



FRMd

since 1968

FEDERATIA ROMANA DE MODELISM
ROMANIAN MODELLING FEDERATION

Member of FAI-CIAM, NAVIGA, FEMA, EFRA

Sediul: Str Piscului nr. 10 Sala Polivalenta, camera 210, sector 4

Adresa Postala: OP-6, CP-56 Bucuresti - ROMANIA

Tel./Fax: +4021.316.24.54; +4031 805 74 71

E-mail: mzanciu@rdsmail.ro ; conu@rdsmail.ro



REGULAMENTUL

TEHNIC - Automodelism- 2017

CUPRINS

Pag. 3 – 15	Reguli generale
Pag. 16 – 24	1/8 Track
Pag. 25 – 35	1/10 IC Track
Pag. 36 – 46	Automodele electrice de pista
Pag. 47 – 51	Automodele electrice off-road
Pag. 52 – 57	1/8 Off-road
Pag. 60	1/10 2WD GT 200MM, 1/10 SHORT COURSE, 1/28 2WD/4WD:

1. ORGANIZAREA COMPETIȚIILOR SUB EGIDA F.R.Modelism

1.1. CERINȚE DE ORGANIZARE A COMPETIȚIILOR

1.1.1. Verificări preliminare :

Înainte de a cere organizarea unei competiții sub egida F.R.Modelism, un club trebuie să :

- a. aibă siguranța că poate oferi tuturor participanților o cursă care să merite efortul deplasării și cheltuielilor, din toate punctele de vedere ;
- b. organizeze în prealabil, cu succes, cel puțin 2 competiții interjudețene, din care cel puțin una să se fi desfășurat pe aceeași pistă pe care vor organiza competiția sub egida F.R.Modelism ;
- c. aibă pistă disponibilă în vinerea cursei (minim de la 09.00 la 20.00) ;
- d. aibă siguranța că poate oferi facilități de cazare (contracost) și pista în condiții optime ;
- e. aibă la dispoziție destui voluntari cu experiența organizării unei competiții și să organizeze un comitet de organizare, care să se ocupe de cronometrare, de pistă, de facilități, de rezervările la hotel ;
- f. aibă autoritatea necesară pentru organizarea competiției – de la proprietarul pistei, legată de zgomot, spectatori, taxe de participare, etc;

1.1.2. Cerințe pentru organizarea unui Mare Premiu sau finală de Campionat Național, clubul organizator va solicita în scris F.R.Modelism organizarea competiției, în anul premergător acesteia. Președintele clubului / asociației organizatoare trebuie să semneze și el solicitarea. Cererea va conține informații despre data preferată de organizator, locul de desfășurare, utilități, facilități. F.R.Modelism poate respingere o solicitare care nu îndeplinește condițiile din prezentul regulament.

1.1.3 CUPA ROMANIEI:

- a. In cadrul acestei competiții pot participa numai sportivii legitimați la cluburile afiliate pe lângă F.R.Modelism.
- b. In Cupa Romaniei se inscriu toate concursurile organizate de cluburi la orice clasă care are corespondență in Campionatul Național, și se poate desfășura în mai multe etape funcție de cite concursuri sunt organizate pe fiecare clasă.
- c. Pentru validarea rezultatelor obtinute in Cupa Romaniei organizatorul are obligatia de a comunica in termen de 10 zile FRNd rezultatele obtinute de sportivi / cluburi in cadrul competitiei respective. Forma de comunicare este: posta; e-mail sau fax.
- d. Pentru Cupa Romaniei se intocmeste un clasament diferentiat, pentru seniori si juniori, prin insumarea punctelor obtinute de sportivi la toate clasele de automodele la care au participat si au luat startul, pentru anul in curs, in cadrul competitiiilor nominalizate pentru Cupa Romaniei. Clasamentul pe cluburi se realizeaza, diferential ptr. seniori / juniori, prin insumarea rezultatelor tuturor sportivilor care au participat din partea clubului respectiv.

Trofeul "CUPA ROMANIEI Automodele RC" este transmisibil si se inmaneaza la sfarsitul anului competitional, dupa cum urmeaza: la individual – sportivului care a acumulat cele mai multe puncte, pe categorii de varsta seniori / juniori; pe cluburi – clubului care a acumulat cele mai multe puncte, pe categorii de varsta seniori / juniori. Pentru anul urmator, in cazul in care trofeul va fi castigat de alt sportiv / club, sportivul / clubul care il detine are obligatia transmiterii acestuia catre FRMd in vederea inmanarii catre noul detinator.

e. Punctele obtinute de sportivi in cadrul acestor competiții intră în clasamentul individual general și in clasamentul general al cluburilor.

f. Concursurile desfășurate in cadrul cupei romaniei sunt cele prevăzute în anexa la prezentul regulament.

1.2. INVITAȚII ȘI FORMULARE DE ÎNSCRIERE LA MARI PREMII ȘI CAMPIONATE NAȚIONALE

1.2.1 Organizatorul va trimite F.R.Modelism și cluburilor / asociațiilor participante suficiente copii ale documentelor cu informații legate de cursă, cu cel puțin 30 de zile înaintea datei de desfășurare. Aceste informații vor cuprinde un orar, un plan al traseului, locația pistei, hoteluri, etc. Trebuie să conțină și o listă a hotelurilor, cu adrese, clasificări și prețuri. Invitația trebuie să specifice dacă direcția de parcurgere a traseului este în sens orar sau antiorar.

1.2.2. **Pentru etapele Campionatului Național clubul / asociația participantă este responsabilă pentru trimiterea formularelor de înscriere ale piloților săi. In anul competitional este obligatorie efectuarea inscrierilor pe site-ul F.R.Md. cu cel puțin o saptamana inaintea inceperii competitiei.**

1.2.3 **Nerespectarea art 1.2.2. presupune ca pilotii care se inscriu ulterior sa achite indiferent de clasa, o taxa de concurs majorata.**

1.3. PROMOVARE ȘI SPONSORIZARE

1.3.1. Competițiile trebuie astfel organizate încât sportul să fie bine reprezentat atât din punctul de vedere al piloților, cât și al spectatorilor. Organizatorul trebuie să facă cunoscută desfășurarea unui concurs în zonă, pentru a atrage publicul spectator. Când există sponsori ai unei competiții, publicitatea făcută acestora nu trebuie să ocupe spațiul de pe modele sau echipament al oricărui producător de materiale de modelism (modele, aparaturi de radiocomandă, motoare, etc.) prezent sau reprezentat în competiție.

Sponsorii nu pot solicita folosirea exclusivă a numelui sau a produselor lor, pe durata competiției.

1.4. FACILITĂȚI ȘI SECURITATE

1.4.1. La Campionatele Naționale, organizatorul trebuie să ofere toate facilitățile pentru public, începând cel târziu de vineri.

1.4.2. Trebuie luate toate măsurile posibile pentru prevenirea accidentărilor în rândul publicului spectator. Autoritățile, Poliția, asistența medicală trebuie anunțate în

legătură cu desfășurarea competiției. Prezența unui medic este obligatorie pe toată durata desfășurării activității.

- 1.4.3. Zona boxelor trebuie protejată. Trebuie luate toate măsurile de protejare a piloților și a echipamentului lor.
- 1.4.4. FRMd recomanda tuturor cluburilor sa intocmeasca sportivilor asigurari de accidente pe durata competițiilor, a cantonamentelor si a participarilor la competițiile internationale.
- 1.4.5 Organizatorii competițiilor nationale la clasele de automodele electrice au obligatia sa asigure la locul de concurs cel putin doua stingatoare cu CO2.

2. OFICIALII UNEI CURSE

2.1. ARBITRI

- 2.1.1. Principala sarcină a arbitrilor este de a supraveghea cursa și în special buna conduită a sportivilor în timpul cursei.
De asemenea, vor supraveghea respectarea regulamentului F.R.Modelism de către toți piloții.
- 2.1.2. Arbitrii vor soluționa orice dispută legată de interpretarea regulamentului.
- 2.1.3. La Campionatele Naționale este obligatorie prezența a cel puțin 4 arbitrii F.R.Modelism, plătiți de către aceasta. F.R.Modelism nu plătește cheltuieli legate de arbitrii la Mari Premii sau la alte competiții interjudețene desfășurate sub egida sa.
Arbitrii F.R.Modelism trebuie să fie persoane experimentate și nepărtinitoare, care cunosc bine regulamentul F.R.Modelism.
Numirea arbitrilor va fi făcută de către F.R.Modelism.
- 2.1.4. Clubul organizator trebuie să ofere arbitri cronometrori cu experiență.

2.2. ATRIBUȚIILE ARBITRILOR

- 2.2.1. La competițiile desfășurate sub egida F.R.Modelism, cei doi arbitrii vor supraveghea, pe rând, desfășurarea manșelor de calificare, de la start la sosire.
În timpul finalelor, ambii arbitrii vor supraveghe cursele, de la start la sosire.
- 2.2.2. Cei doi arbitrii vor lucra împreună la luarea deciziilor sau la acordarea de sfaturi ori penalizări.
Arbitrul poate lua măsuri după un avertisment prealabil, dar în toate situațiile, 3 avertizări duc automat la descalificare.
- 2.2.3. Arbitrii își vor da acordul pentru penalizările în timp sau de altă natură date piloților, după consultarea cu Directorul de cursă, luând în considerare avantajele obținute de un start furat, etc., în funcție de traseu. De asemenea, ei vor decide numărul de mecanici care pot fi în zona boxelor în timpul unei curse.

2.3. SANCTIUNI / PENALITĂȚI

- 2.3.1. Comportament nesportiv în timpul manșelor (deranjarea cursei altor piloți, așteptarea intenționată, lovirea intenționată, tăierea intenționată a virajelor, condusul necorespunzător).
- 2.3.2. Ordinele de echipă, comportament care influențează rezultatul corect al cursei.
- 2.3.3. Comportamentul nesportiv al piloților și mecanicilor participanți la cursă.
- 2.3.4. Folosirea incorectă a intrării și ieșirii de la boxe.
- 2.3.5. Reparațiile și realimentarea făcute în afara zonei boxelor.
- 2.3.6. Modele neconforme cu regulamentul înainte de start sau în timpul unei curse (pierderea caroseriei, depășirea nivelului maxim de zgomot admis datorită pierderii sau deteriorării eșapamentului).
- 2.3.7. Modele care nu mai pot fi pilotate datorită defecțiunilor.
- 2.3.8. Procedura de start – notează numerele modelelor care calcă linia de start înainte de semnal și dacă e necesar, informează arbitrul cronometror.
(Arbitrul cronometror și starterul sunt în principal responsabili cu penalizările legate de start – penalizări în timp).

2.4. AUTORITATEA ARBITRILOR

- 2.4.1. Arbitrii vor da avertismente în cazul încălcării oricăreia din prevederile de la capitolul de mai sus și în caz că aceste avertismente nu au efect, pot folosi steagul negru (descalificare).
- 2.4.2. Avertismentele și instrucțiunile vor fi anunțate personal de către arbitru. Acestea vor fi notate în notele arbitrului. 3 avertismente succesive duc la descalificare (steag negru). Instrucțiunile date de arbitru trebuie luate imediat în considerare.
- 2.4.3. Avertismentele pentru comportament nesportiv vor fi anunțate astfel : “PRIMUL AVERTISMENT PENTRU MODELUL NR..... PENTRU COMPORTAMENT NESPORTIV”.
- 2.4.4. Avertismentele pentru folosirea incorectă a intrării și ieșirii de la boxe vor fi anunțate astfel : “PRIMUL (AL DOILEA) AVERTISMENT PENTRU MODELUL NR..... PENTRU FOLOSIREA INCORECTĂ A ZONEI BOXELOR”.
- 2.4.5. Instrucțiunile pentru reparații vor fi anunțate astfel : “MODELUL NR..... REPARĂ CAROSERIE, EȘAPAMENT, MODEL, ETC”.
- 2.4.6. Avertismentele și instrucțiunile date de arbitri sunt indiscutabile și finale și nu pot fi contestate de nimeni.
Sub nici un motiv, un avertisment sau o instrucțiune date de arbitrii nu pot duce la întreruperea unei curse.
- 2.4.7. Apelurile la deciziile arbitrilor vor fi făcute în scris, direct Secretarului competiției.

2.5. FACILITĂȚI PENTRU ARBITRII

- 2.5.1. Arbitrii trebuie să aibă o zonă de unde să poată observa întregul traseu, din aceeași perspectivă ca și piloții. Zona arbitrilor trebuie să fie separată de zona

- piloților, pentru a asigura un mediu de lucru nezmotos. De asemenea, ea trebuie să ofere protecție în caz de vreme rea.
- 2.5.2. Această zonă trebuie echipată cu scaune, o masă, un microfon. Cu ajutorul microfonului, arbitrul va anunța avertismentele sau instrucțiunile pe toată durata curselor. Acest microfon trebuie să aibă întâietate în fața celui folosit de comentatorul cursei.
- 2.5.3. Arbitrii trebuie să aibă posibilitatea de a comunica între ei, cu Directorul de cursă și cu arbitrul cronometrului.

2.6. RAPORTUL ARBITRILOR

- 2.6.1. Ambii arbitrii principali vor întocmi un raport oficial după cursă, vor înmâna o copie a acestuia Directorului de cursă, vor primi rezultatele finale și vor trimite o copie a acestor documente Secretarului F.R.Modelism.
Raportul va conține informații generale legate de organizare, facilități, cursă.
Notele arbitrilor legate de avertismentele date în timpul cursei vor fi de asemenea incluse în acest raport.

2.7. OFICIALII CURSEI

- 2.7.1. La cursele desfășurate sub egida F.R.Modelism, este obligatoriu ca următoarele funcții să fie deținute de persoane distincte :
- a. Directorul de cursă ;
 - b. Arbitrii cronometristi ;
 - c. Arbitrul responsabil cu inspecția tehnică ;
 - d. Arbitrul responsabil cu aparatura R/C ;
 - e. Secretar

Alți oficiali trebuie să se ocupe de :

- f. înregistrarea participanților, verificarea licențelor, încasarea taxelor de participare ;
- g. depunerea emițătoarelor ;
- h. semnalele de start și sosire ;
- i. numărarea tururilor ;
- j. înregistrarea și publicarea rezultatelor ;
- k. separarea zonei piloților de zona spectatorilor ;
- l. ridicători ; 45o

2.7.1. Calificarea oficialilor

Toți oficialii trebuie să fie persoane cu experiență, corespunzător calificate. Pozițiile importante trebuie să fie ocupate de persoane cu experiență, care cunosc bine regulamentul F.R.Modelism.

- 2.7.2. Toți oficialii sunt subordonați Directorului de cursă, care va da toate instrucțiunile necesare.
- 2.7.3. Nici un oficial nu poate participa la cursă.

- 2.7.4. Oficialii trebuie să iasă în evidență între piloți și spectatori, prin purtarea unei banderole / ecusoane. VESTA DE CULOARE PORTOCALIE, (RIDICATORI - VERDE)
- Prezența ridicătorilor este obligatorie. În timpul unei curse, nu este permis accesul pe pistă al altor persoane.
- Nici un oficial nu poate face interpretări ale regulamentului în timpul inspecției tehnice sau în timpul curselor.

2.8. CONTESTAȚII

- 2.8.1. Pentru soluționarea oricăror contestații sau divergențe, juriul este format din conducătorul secției, conducătorii de echipe sau de reprezentanții lor, Directorul de cursă și arbitrii. Toate deciziile vor fi luate prin majoritate simplă, fiecare membru având dreptul la un vot. În caz de egalitate, Directorul de cursă va avea votul decisiv. Rezultatul fiecărei probleme supuse dezbaterii juriului trebuie făcut public.
- 2.8.2. Responsabilitățile juriului :
- a. rezolvarea situațiilor neprevăzute ;
 - b. soluționarea contestațiilor ;
 - c. corectarea programului orar ;
 - d. întreruperea unei curse din motive de siguranță ;
 - e. verificarea respectării regulamentului F.R.Modelism.
- 2.8.3. Când este necesar, Directorul de cursă va convoca juriul.
Directorul de cursă trebuie să aibă la dispoziție o încăpere, pentru întrunirea privată a juriului.
- 2.8.4. Juriul nu este responsabil de organizare sau de buna desfășurare a unei curse.
- 2.8.5. Juriul poate lua doar decizii în spiritul regulamentului. Juriul nu poate modifica sau ignora regulamentul și nici nu poate propune propriul regulament.

2.9. CONDUCĂTORUL DE ECHIPĂ

- 2.9.1. Conducătorul de echipă, sau un înlocuitor al acestuia aprobat de Directorul cursei, trebuie să fie prezent la toate cursele oficiale și este membru al juriului. Conducătorul de echipă este numit de clubul / asociația participantă.
- 2.9.2. Responsabilitățile conducătorului de echipă sunt :
- a. să înregistreze în cursă piloții echipei sale, oferind organizatorilor numerele licențelor și frecvențele folosite ;
 - b. să fie prezent la inspecția tehnică, când sunt implicați piloții echipei sale ;
 - c. să observe conduita piloților săi și să aibă grijă ca ei să primească spații corespunzătoare la boxe ;
 - d. să participe la ședința dinaintea de cursă ;

e. el este legătura dintre echipa sa și organizatorii cursei, primind toate informațiile legate de :

- modificările de orar ;
- modificările de frecvență ;
- rezultatele calificărilor, semifinalelor și finalelor ;
- alte informații legate de cursă ;

f. îi este permis accesul pe linia boxelor, oricând unul din piloții săi se află în cursă ;

2.9.3. Votul prin conducătorii de echipă

În timpul întrunirii juriului, trebuie să fie prezenți cel puțin 2/3 din conducătorii de echipă.

3. PROCEDURI GENERALE DE CURSĂ

3.1. ANTRENAMENTE LA CAMPIONATELE NAȚIONALE

3.1.1. La Campionatele Naționale este obligatorie organizarea a cel puțin unei manșe de antrenament, pentru fiecare clasă.

Este obligatoriu ca această manșă să aibă start oficial, cronometraj oficial și rezultatele publicate, ca și în cazul curselor oficiale.

3.1.2. Rezultatele înregistrate în timpul antrenamentelor controlate pot fi folosite pentru stabilirea ordinii de start în prima manșă de calificări.

3.1.3. Antrenamentul controlat trebuie privit ca un antrenament atât pentru piloți cât și pentru oficiali, deci regulile F.R.Modelism trebuie urmate cu strictețe.

3.1.4. Antrenamente libere pentru toți piloții pot fi organizate înaintea antrenamentului oficial. În timpul antrenamentelor libere se va folosi un panou pentru afișarea frecvențelor. Pentru a acorda fiecărui pilot șansa unui antrenament liber, se va folosi un sistem cu tichete cu numele piloților, sistem aflat sub controlul Directorului de cursă.

Indiferent dacă e antrenament liber sau controlat, identitatea fiecărui pilot trebuie verificată înainte de intrarea pe podium.

3.1.5. Antrenamentul liber poate fi permis și în ziua cursei, până la 15 de minute înaintea primului start. Participarea la această antrenament nu este obligatorie.

3.1.6. Între startul primei manșe de calificare și sfârșitul ultimei finale din concurs, antrenamentele libere nu sunt permise decât cu aprobarea Directorului de cursă.

3.1.7. Un pilot care nu participă la antrenamentele controlate nu poate reclama ulterior apariția interferențelor radio.

3.1.8. Este recomandată cel puțin o zi de antrenamente libere pentru toți piloții. De obicei, această zi este vineri.

3.2. ARANJAREA ÎN SERII PENTRU MANȘELE DE CALIFICĂRI

3.2.1. Pentru formarea seriilor de calificări, organizatorul va lua în calcul aptitudinile fiecărui pilot.

3.2.2. Pentru o clasă, se poate face o singură aranjare în manșele de calificare.

- 3.2.3. Organizatorul poate schimba componența unei serii numai dacă există o problemă clară, care nu poate fi rezolvată în alt mod.
- 3.2.4. Înainte de începerea manșelor de calificări, piloții vor fi regrupați în serii, luând în calcul rezultatele obținute în antrenamentele controlate sau/și după observațiile făcute de oficialii cursei.

3.3. VALIDAREA ÎNSCRIERILOR

- 3.3.1. La Campionatele Naționale, validarea înscrierilor piloților trebuie să aibă loc în ziua premergătoare cursei. Validarea va fi făcută de către arbitrii delegați de Federația Română de Modelism
În timpul validării sunt verificate carnetele de legitimare ale piloților.
- 3.3.2. Validarea înregistrării piloților presupune :
 - plățirea taxei de participare ;
 - verificarea carnetului de legitimare (vize medicale) ;
 - primirea altor informații necesare ;

3.4. FRECVENȚE ȘI SCHIMBAREA FRECVENȚELOR

- 3.4.1. Frecvențele pentru RC sunt cele autorizate conform Deciziei 62/2005 emisă de IGCTI. Acestea sunt: 27 MHz (canalele 26.995, 27.045, 27.095, 27.145, 27.195); 35 MHz (canalele 34.995 – 35.225); 40 MHz (canalele 40.665, 40.675, 40.685, 40.695).
Utilizarea altor frecvențe se face pe proprie răspundere.
Fiecare concurent va avea minimum 2 frecvențe disponibile, care se vor menționa în documentul de înscriere. Excepție fac achipamentele RC din banda de 2,4 GHz care sunt prevăzute, din construcție, cu cod digital unic. (ex. SPECTRUM)
- 3.4.2. În cazul în care doi sau mai mulți piloți folosesc aceeași frecvență, timpul alocat acestora pentru antrenamentul liber trebuie împărțit în mod egal.
- 3.4.3. În cazul în care doi piloți se califică în aceeași semifinală sau finală, pilotul mai rapid își va păstra frecvența, iar celălalt trebuie să o schimbe.
- 3.4.4. Când este necesară o schimbare de frecvență, trebuie acordat un interval de 10 minute după înștiințare, pentru a face schimbarea.
- 3.4.5. Piloții mai lenți, care nu pot sau nu doresc să schimbe frecvența atunci când e necesar, nu vor alerga în semifinale sau finale respectivă.
- 3.4.6. Dacă un pilot trebuie să schimbe frecvența înainte de startul unei semifinale sau finale din cauza unei erori a organizatorului, i se vor acorda 10 minute pentru a face schimbarea.
- 3.4.7. Dacă un pilot constată că aparatura radio îi este defectă sau că nu a ales cristalele de frecvență corecte, cursa nu se va amâna.
- 3.4.8. Toate schimbările de frecvență trebuie aprobate în scris de către arbitrul desemnat, înainte de efectuarea schimbării.
- 3.4.9. Pe fișele cu rezultate publicate nu se vor afișa frecvențele folosite de piloți. Acestea vor fi cunoscute doar de către oficialii cursei.
- 3.4.10. Între frecvențe trebuie să existe un ecart minim de 10kHz. Recomandat 20kHz.

3.5. EMIȚĂTOARE RC ȘI DEPURAREA LOR

- 3.5.1. Emițătoarele trebuie astfel construite încât să permită schimbarea cristalului. Fiecare pilot trebuie să aibă cel puțin încă 1 frecvență disponibilă. Tensiunea furnizată emițătorului nu trebuie să o depășească pe cea specificată de fabricant. Orice pilot care folosește o sursă externă pentru alimentarea emițătorului trebuie să facă dovada că ea respectă specificațiile fabricantului.
- 3.5.2. La Campionatele Naționale, emițătoarele vor fi verificate cu un monitor pentru controlul frecvențelor, de către un arbitru, pe întreaga durată de desfășurare a competiției.
F.R.Modelism va oferi, dacă e disponibil, echipamentul pentru verificare.
- 3.5.3. Emițătoarele de rezervă trebuie să nu aibă cristale și dacă e posibil să fie depozitate în afara boxelor.
- 3.5.4. Organizatorul va oferi un loc protejat și sigur pentru depunerea emițătoarelor, de preferință lângă podiumul de pilotaj.
- 3.5.5. Emițătoarele se depun imediat după solicitarea făcută de Directorul de cursă sau de alt oficial.
- 3.5.6. Emițătoarele trebuie depuse pe toată perioada desfășurării curselor.
- 3.5.7. Emițătoarele pentru cursa următoare sunt eliberate doar după ce toate emițătoarele folosite de seria precedentă au fost depuse. Depunerea emițătoarelor trebuie să aibă loc imediat după terminarea cursei sau după ce pilotul a coborât de pe podiumul de pilotaj.
- 3.5.8. Emițătoarele sunt sub controlul arbitrului responsabil cu aparatura R/C.
- 3.5.9. În timpul unei manșe de calificări, semifinale sau finale, un pilot poate lua emițătorul la boxe doar cu scopul de a repara echipamentul radio, dacă acest lucru nu este expres interzis de către organizator, la ședința tehnică.
- 3.5.10. Emițătoarele nu pot ajunge în nici un moment pe pistă.
- 3.5.11. Emițătoarele aflate la pilotii care se pregătesc pentru cursa următoare la masa de lucru nu vor fi pornite. Pilotul surprins cu emițătorul pornit va fi penalizat cu pierderea celui mai bun rezultat obținut.

3.6. INSPECȚIA TEHNICĂ

- 3.6.1. Inspecția tehnică trebuie să aibă loc înainte de startul manșelor de calificări și finale. Modelele trebuie prezentate la inspecția tehnică imediat ce oficialii solicită acest lucru.
- 3.6.2. Inspecția tehnică presupune o verificare amănunțită a modelului.
- 3.6.3. Este acceptat doar un model / pilot / clasă. La verificarea emițătoarelor, emițătoarele de rezervă pot fi prezentate pentru verificare.
- 3.6.4. Când un model sau un emițător sunt găsite neconforme cu regulamentul, ele pot fi modificate înainte de prezentarea la inspecția finală.
- 3.6.5. Modelele care au trecut de inspecția tehnică vor fi marcate. Marcarea se face pe șasiul modelului.
- 3.6.6. Pentru fiecare pilot, cursa începe în mod oficial după trecerea de inspecția tehnică.

- Modelele verificate din punct de vedere tehnic nu pot fi duse la stand după inspectie, vor fi duse de mecanic direct la grila de start, în cazul verificărilor efectuate înainte de cursă (se penalizează cu descalificarea pilotului în mansa respectiva).
- 3.6.7. Oficialul răspunzător de inspectia tehnică poate cere re-prezentarea unui model pentru inspectie, în orice moment al cursei, fără a explica motivul acestei cereri.
- 3.6.8. La Campionatele Naționale, toate modelele finaliștilor vor intra într-un parc închis, imediat după terminarea cursei, pentru a fi verificate. Modelele vor rămâne la arbitrii, fără a fi atinse de piloți sau mecanici. Orice stricăciune provocată în timpul cursei nu va fi luată în considerare.
- Inspectia trebuie să vizeze cel puțin :
- motorul ;
 - capacitatea rezervorului (acumulatorii) ;
 - acumulatorii și greutatea ;
 - șasiu (dimensiuni).
- 3.6.9. Partea marcată a modelului, șasiul, poate fi schimbat doar cu aprobarea Directorului de cursă, dar cel original trebuie să rămână la organizator până la sfârșitul cursei (dacă oficialii nu decid altceva).
- 3.6.10. Când un model nu trece de inspectia tehnică, pilotul este descalificat doar din mansa respectivă. Într-o finală sau semifinală, acest lucru înseamnă că pilotul va fi clasat pe ultima poziție.

3.7. ȘEDINȚA TEHNICĂ

- 3.7.1. O ședință tehnică cu conducătorii de echipe trebuie să aibă loc, înainte de cursă, pentru fiecare clasă.
- Directorul de cursă va organiza ședința.
- Toți piloții, conducătorii de echipă, arbitrii și ceilalți oficiali trebuie să fie prezenți.
- 3.7.2. Ședința tehnică trebuie să aibă loc cu cel puțin 1 oră înainte de startul primului antrenament controlat.
- 3.7.3. Vor fi atinse următoarele aspecte :
- securitate și siguranță ;
 - explicarea procedurii de start ;
 - probleme de disciplină ;
 - alte probleme legate de contestații ;
 - schimbări în organizare sau în modul de desfășurare al curselor ;
 - prezentarea arbitrilor și a oficialilor ;
 - detalii legate de penalizările ce pot fi aplicate și motivele pentru care vor fi primite ;
 - detalii referitoare la numărul de mecanici, etc., care pot intra pe linia boxelor în timpul unei curse ;

3.8. STEAGURI

- 3.8.1. Este obligatorie folosirea următoarelor steaguri :

Steagul de start : steagul național al României sau al organizatorului.

Steagul de sosire : steagul cu pătrățele.

Steagul negru : modelul în cauză trebuie să se oprească imediat la boxe pentru a primi instrucțiuni.

3.8.2. Folosirea steagului negru de către Directorul de cursă :

- piloți care deranjează cursa altor piloți ;
- comportament nesportiv ;
- piloți care conduc într-o manieră considerată periculoasă.
- modele considerate inapte a fi conduse : după ce au fost reparate și după ce Directorul de cursă sau arbitrii au aprobat reparațiile, modelul poate continua cursa ;
- modelele care își pierd caroseriile sau alte părți trebuie să se oprească imediat pentru reparații, după care pot continua ;

3.8.3. Steagul negru va fi arătat împreună cu nominalizarea numărul modelului vizat.

3.8.4. Ignorarea steagului negru pentru mai mult de 2 tururi va duce la descalificare pilotului în cauză.

3.9. MOTIVE DE PENALIZARE

3.9.1. Penalizările în timp vor fi acordate sub forma unui „**Stop&Go**”, acolo unde este posibil. Directorul de cursă va anunța pilotul prin sistemul de amplificare, iar pilotul va aduce modelul în spațiul special amenajat pentru aceasta, în turul imediat următor și va sta acolo cât va considera Directorul de cursă, în funcție de desenul traseului. Acest timp va fi anunțat la ședința tehnică. Nu este permisă repararea sau realimentarea modelului până când modelul nu este liber să plece. În cazul în care nu este posibilă efectuarea unui stop&go, Directorul de cursă va anunța o penalizare în timp de 10 secunde.

3.9.2. **Penalizări în timp, tururi, pierderea rezultatului din cursa respective, descalificare, date de Directorul de cursă :**

- a. Comportament nesportiv (conflict fizic sau verbal, injurii aduse oficialilor sau sportivilor participanti, abateri de la normele morale si de conduita) – Avertisment, descalificare.
- b. Tăierea intenționată a virajelor.- penalizare in timp, pierderea turului
- c. Când un model reintră în cursă prin alt loc decât cel în care a ieșit din cursă (nu este cazul când motorul s-a oprit – modelul va pleca de la boxe). – penalizare tur
- d. Când modelul este reparat în afara boxelor. – pierderea rezultatului in cursa respectiva
- e. Când modelul este împins peste linia de sosire (trebuie să o treacă neajutat). – pierderea turului respectiv
- f. Când modelul nu se întoarce la boxe după terminarea cursei.
- g. Pilotarea pe contrasens, în orice moment al cursei., inclusiv pilotarea automodelului cu spatele indiferent de sens.- Avertisment, penalizare in timp

- h. Dacă nu sunt respectate comenzile arbitrilor.- Avertisment, pierderea turului, pierderea rezultatului din cursa respectiva
- i. Dacă nu sunt respectate prevederile prezentului regulament tehnic. – Avertisment, pierderea rezultatului tehnic
- j. Dacă un pilot își schimbă întreg modelul, indiferent de motiv. – Pierderea rezultatului tehnic din cursa respectiva
- k. Dacă un pilot schimbă frecvența fără aprobarea Directorului de cursă.- Avertisment, pierderea rezultatului tehnic din cursa respective.
- l. dacă un pilot nu se afla pe podiumul de pilotaj la efectuarea controlului de frecvența înaintea cursei sau dacă paraseste podiumul de pilotaj înainte de terminarea cursei.- Nu alearga în cursa respectiva, pierde rezultatul tehnic din cursa respectiva.**
- m. Dacă un pilot nu depune emițătorul imediat după terminarea cursei.
- n. Penalizări fixe, în timp sau tururi, pentru start furat.
- o. Purtarea necorespunzătoare a oricărui pilot sau mecanic față de un alt competitor în timpul competiției, fapt care poate dăuna imaginii sportului. Avertisment, descalificare.**
- p. Toate avertismentele și penalizările trebuie marcate pe foile de arbitraj, de preferință în roșu

3.10. CONTESTAȚII

- 3.10.1. Contestățiile pot fi făcute doar de conducătorii de echipă, pentru piloții înscriși în cursă.
- 3.10.2. Contestățiile pot privi :
 - organizarea (neconformă cu regulamentul) ;
 - arbitrii ;
 - rezultatele (doar când poate fi prezentată proba că rezultatele sunt greșite) ;
 - alți competitori (când încalcă regulamentul în dauna pilotului care depune contestația).
- 3.10.3. Vor fi luate în discuție doar contestațiile scrise, înmânate Directorului de cursă la cel mult 10 minute de la publicarea rezultatelor.
- 3.10.4. Pentru acceptarea contestației sa va plăti o taxă de 70 RON, Directorului de cursă, în numele F.R.Modelism.
Trebuie notată ora achitării acestei sume.
- 3.10.5. Contestația trebuie să conțină informații relevante, pe baza cărora Directorul de Cursă să poată analiza cazul și să ia o decizie.
- 3.10.6. Directorul de cursă împreună cu arbitrul(arbitrii), vor analiza contestația și vor lua o decizie.
- 3.10.7. Decizia trebuie luată în cel mult 30 de minute de la acceptarea contestației.
- 3.10.8. Când decizia privește un semifinalist sau un finalist, decizia ori trebuie luată cu minim 10 minute înainte de cursă, ori cursa trebuie amânată 10 minute după luarea deciziei.
- 3.10.9. După ultima cursă, va exista un interval de 10 minute după afișarea rezultatelor, pentru contestații.
Din acest motiv, pe foaia cu rezultate va fi scrisă și ora afișării lor.

- În timpul acestor 10 minute, contestațiile pot fi depuse Directorului de cursă. Dacă în aceste 10 minute nu se depun contestații, rezultatele publicate devin oficiale și ele pot fi anunțate.
- 3.10.10. Dacă contestația este judecată pozitiv, suma de 70 RON va fi returnată imediat.
 - 3.10.11. Directorul de cursă poate, chiar dacă nu au fost înregistrate contestații, să facă modificările pe care le consideră necesare asupra rezultatelor, după ce s-a consultat cu arbitrii și organizatorul.
 - 3.10.12. Contestațiile, legate de cursă, împotriva deciziilor arbitrilor nu sunt admise. Deciziile arbitrilor sunt nediscutabile.

3.11. PROCEDURA DE CRONOMETRARE

- 3.11.1. La etapele finale ale Campionatului Național, pentru cronometrare se va utiliza în mod obligatoriu programul de cronometrare: sistemul automat AMB, sistemul Alycat și în cazul în care acestea se defectează, sistemul manual.
- 3.11.2. Transponderul va fi împărțit de organizator cu cel puțin o serie înainte de seriea respectivă.
- 3.11.3. Fixarea transponderului în interiorul caroseriei este responsabilitatea pilotului.
- 3.11.4. Dacă un pilot își pierde transponderul în timpul cursei sau dacă acesta nu funcționează corespunzător, arbitrul cronometrilor va încerca să numere tururile manual.
- 3.11.5. Dacă un pilot uită să monteze transponderul pe model, Directorul de cursă și arbitrul cronometrilor vor decide dacă tururile vor fi numărate manual sau nu. Nu poate fi contestată această decizie.
- 3.11.6. Dacă apar probleme de înregistrare a tururilor, Directorul de cursă poate cere schimbarea poziției transponderului pe model. Nerespectarea acestei cereri poate duce la neînregistrarea unor tururi.
- 3.11.7. Este responsabilitatea fiecărui pilot să se asigure că echipamentul său nu produce interferențe care să interfereze cu sistemul de cronometrare. Dacă se demonstrează că problemele sunt cauzate de o componentă a modelului, Directorul de cursă va cere modificarea componentei respective. Dacă pilotul nu se conformează, el va fi exclus din competiție.
- 3.11.8. Rezultatele unei manșe de calificări sau finale vor conține numărul de tururi și timpul total în minute, secunde și sutimi de secundă.

3.12. PREMII ȘI CEREMONIA DE PREMIERE

- 3.12.1. Imediat ce rezultatele oficiale au fost prezentate, trebuie să aibă loc ceremonia de premiere.
- 3.12.2. Câștigătorii nu au dreptul să își solicite premiile.
- 3.12.3. Premiile vor fi anunțate în invitația la cursă. Premiile acordate trebuie să corespundă cu cele anunțate.

Premiile trebuie să aibă o valoare corespunzătoare cu valoarea cursei.

- 3.12.4. Pot fi oferite ca premii cadouri care să nu depășească valoarea unui kit scara 1/8.
- 3.12.5. F.R.Modelism va acorda primilor 3 piloți din fiecare Campionat Național, medalii de aur (locul I), argint (locul II) și bronz (locul III) și tricoul de Campion al clasei.

3.13. RIDICĂTORI

- 3.13.1. Doar piloții sau mecanicii lor pot și vor fi ridicători pentru seria următoare. La prima serie, ridicători vor fi piloții (mecanicii) din ultima serie.
- 3.13.2. **Neprezentarea pe postul de ridicător va aduce după sine pierderea celui mai bun timp al pilotului în cauză.**
- 3.13.3. Un pilot poate fi înlocuit la ridicat doar de către mecanicul sau, anunțând comisia de arbitraj.
- 3.13.4. Organizatorul trebuie să asigure completarea posturilor de ridicători, dacă în manșa precedentă au fost mai puțini piloți.
- 3.13.5. Este responsabilitatea conducătorului de echipă să se asigure că piloții săi își îndeplinesc datoria de ridicători.

3.14. DISPOZITII FINALE

- 3.14.1 Este strict interzisă consumarea băuturilor alcoolice pe toată durata desfășurării competiției. Pilotul aflat sub influența băuturilor alcoolice i se va interzice participarea în cadrul competiției. Persoanele aflate sub influența băuturilor alcoolice nu vor avea acces în zonele dedicate desfășurării competiției. Răspunzător de respectarea acestor prevederi este organizatorul competiției.

SECȚIUNEA 1

Automodele de pistă cu motor termic 3.5cc, scara 1/8

1. CARACTERISTICILE TRASEULUI

- 1.1. Suprafața pistei trebuie să fie din asfalt, cu orice îmbinări nivelate.
- 1.2. Lungimea minimă a unui tur este de 200 metri (recomandat între 240-300 metri).
- 1.3. Lățimea minimă a traseului este de 4 metri, între liniile de marcare. Lățimea maximă este de 6.50 metri.
Liniile de marcare trebuie să aibă lățimea de 8-10 cm, culoare albă sau galbenă și să între ele și marginea pistei să existe o distanță de 20 cm.
- 1.4. Distanța maximă de la mijlocul podiumului de pilotaj până în cel mai îndepărtat punct de pe traseu este de 60 metri.
- 1.5. Vizibilitate : nici un obstacol nu poate obstrucționa vizibilitatea de pe podiumul de pilotaj către oricare punct al pistei.
- 1.6. O linie întreruptă poate fi trasată pe mijlocul liniei drepte. Nici un fel de linii, în afara celor de marcaj, nu pot fi trasate în viraje.
- 1.7. Zona de realimentare trebuie să fie clar delimitată de restul pistei și cât mai aproape posibil de podiumul de pilotaj. Ieșirea și intrarea de/pe traseu trebuie să fie într-o zonă lentă a pistei.
- 1.8. Desenul traseului trebuie să includă viraje și pe stânga și pe dreapta, precum și o linie dreaptă de minim 45 metri.
- 1.9. Mantinelele trebuie să poată opri modelele care ratează un viraj sau scapă de sub control, sau zona de desfasurare a cursei va fi imprejmuita. De asemenea, ele trebuie să împiedice tăierea virajelor și să împiedice modele să ajungă în alte porțiuni ale traseului. Mantinelele sau gardurile de protecție trebuie astfel poziționate și dimensionate încât să oprească modelele din zborul lor către public. Când se folosesc la viraje discuri, înălțimea acestora nu trebuie să depășească 5 cm.
- 1.10. Zonele care înconjoară culoarele de rulare trebuie să fie acoperite cu iarbă, sau alte materiale convenabile, ca betonul. Scopul acestor zone este de a încetini modelele ce ies de pe culoarele de rulare. Modelele trebuie să poată părăsi aceste zone, pentru a limita necesitatea intervenției ridicătorilor.
- 1.11. Ridicătorii trebuie așezați la intervale de maxim 30 metri, pe exteriorul pistei. Ei nu trebuie să obstrucționeze vizibilitatea piloților.
Locațiile pentru ridicători vor fi numerotate. Când o locație se află într-un loc periculos de pe traseu, trebuie asigurată protecție pentru ridicător (un zid, cauciucuri, o poartă, etc.).
- 1.12. O linie de start/sosire trebuie desenată pe traseu, preferabil în fața locației arbitrilor cronometrari. Prima poziție de pe linia de start trebuie să fie la mai mult de 10 metri de primul viraj.

1.13. Pentru starturile tip “Le Mans”, 6 boxe numerotate vor fi marcate pe marginea traseului, la un unghi de 20-45 grade față de pistă, la o distanță de minim 2 (1/10 IC) și maxim 4 (1/8 IC) metri între ele. Boxele vor fi lungi de 70-100 cm și late de 30-40 cm.

1.14. **STARTUL DIN GRILĂ TIP FORMULA 1**

Grila va fi vopsită pe pistă.

Invitațiile la cursă trebuie să specifice că va fi folosită o grilă tip Formula 1.

Grila va fi vopsită pe pistă, preferabil pe linia dreaptă.

Două rânduri de boxe numerotate vor fi vopsite pe pistă, cu aproximativ 1.5-2 metri între ele. Un rând se va numerota 1,3,5,etc., iar celălalt 2,4,6,etc.

Nr. 1 are 2 metri în fața nr.2, nr.2 are 2 metri în fața nr.3, etc.

2. **PROCEDURA DE CURSĂ LA CLASA 1:8**

(vezi și „Proceduri Generale de Cursă” – Reguli Generale)

2.1. Aranjarea în serii și numărul fiecărui model în manșă se face în urma clasamentului din antrenamente cronometrate. În cazul antrenamentelor cronometrate, se considera cel mai bun rezultat cel obținut prin însumarea celor mai bune 3 tururi consecutive din oricare manșă. Piloții trebuie să stea pe podium în conformitate cu numărul modelului lor, iar mecanicii să rămână la locul lor de pe linia boxelor, corespunzător cu poziția pilotilor.

2.2. Trebuie să existe un decalaj de minim 10 minute între finalul unei curse și începutul următoarei.

De asemenea, trebuie să existe un decalaj de minim 2 minute între eliberarea emițătoarelor și startul cursei.

2.3. Un semnal audio va semnala 1 minut, respectiv 30 secunde până la start.

2.4. De la 30 la 3 secunde înainte de start, modelele trebuie să fie în grila de start, ținute de mecanici. Dacă un model nu este în grila de start la semnalul de 10 secunde datorită unor probleme neprevăzute, poate lua startul de la boxe după ce celelalte modele au luat oficial startul. Directorul de cursă va supraveghea abuzarea de această facilitate.

2.5. De la 10 la 3 secunde înainte de start, se va face o numărătoare inversă, din secundă în secundă.

2.6. Cu 3 secunde înaintea startului modelele vor fi eliberate de mecanici, care se vor retrage 1 metru. Modelele trebuie să rămână în grila de start, fără ca oricare parte a modelului să atingă linia de start.

2.7. De la 3 secunde, numărătoare inversă se oprește, iar semnalul de start va fi dat de starter după o perioadă de 3-5 secunde.

2.8. Semnalul oficial de start se va da cu o sireună, acționată de starter. O dată cu acest semnal va porni și sistemul de cronometrare.

2.9. Startul furat (oricare parte a modelului atinge linia de start) va fi penalizat cu un „Stop&Go”. Timpul de staționare la „Stop&Go” va fi stabilit la ședința conducătorilor de echipe, dar nu poate depăși 10 secunde. Această penalizare este dată de starter sau de arbitrul cronometrului și trebuie anunțată imediat după start.

Penalizarea va fi marcată pe foile de arbitraj. „Stop&Go” va fi executat în locul special marcat.

- 2.10. În nici un caz o cursă nu poate fi oprită datorită unui start furat.
- 2.11. Starterul poate întrerupe o cursă și cere un restart doar dacă consideră că nu a fost respectată procedura de start.

2.12. **START AMÂNAT**

Câtă vreme starterul nu a chemat modelele la linia de start, oricare participant din cursa poate cere o amânare a startului de 10 minute pentru a-și repara modelul. Această amânare **poate fi acordată o singură dată / clasa / etapa**, numai în mansa finală. În acest caz, sportivul care a beneficiat de Start Amanat va lua startul din spațiile ultimei poziții de start, locul sau inițial rămânând liber.

- pista este închisă, dacă amânarea a fost solicitată ca urmare a unor probleme de interferență radio;
- pista este deschisă dacă amânarea a fost solicitată ca urmare a unor probleme mecanice;

3. **PROCEDURA DE START**

- 3.1. Startul în calificări se va da în sistem STAGERRED START la interval de 1 secundă între piloți. Startul în subfinale și finale se va da în sistem Le Mans sau Formula 1, în funcție de desenul traseului, dar cu pilotul mai rapid în fața celui mai lent.
- 3.2. Toate manșele de calificare, subfinalele și finalele sunt alergate în sistemul „timp + ultimul tur”.

Startul în calificări, în grupe de 10 piloți va fi de tip STAGERRED START, după cum urmează:

Mansa1 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10

Mansa2 4 5 6 7 8 9 10 1 2 3

Mansa3 7 8 9 10 1 2 3 4 5 6

Mansa4 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1

Mansa5 5 4 3 2 1 10 9 8 7 6

Sau de tip STAGERRED START ținând cont de rezultatele din mansa precedentă.

În urma calificărilor, aranjarea pilotilor în subfinale se va face arborescent, după modelul EFRA.

Pentru sportivii seniori durata celor 5 manșe de calificare este de **5 minute**, a subfinalelor de **20 minute**, plus timpul necesar încheierii ultimului tur, de **maxim 40 secunde**, iar finala unică va fi de **45 minute plus timpul necesar încheierii ultimului tur**.

Pentru sportivii juniori durata celor 5 manșe de calificare este de **5 minute**, a subfinalelor de **10 minute**, plus timpul necesar încheierii ultimului tur, de **maxim 40 secunde**, iar finala unică va fi de **20 minute plus timpul necesar încheierii ultimului tur**.

- 3.3. Un semnal audio va semnala 1 minut, respectiv 30 secunde până la start
- 3.4. Startul pentru finale va fi dat în format “Le Mans” sau Formula 1, în funcție de desenul pistei.
- 3.5. De la 30 la 3 secunde înainte de start, modelele trebuie să fie în grila de start, ținute de mecanici. Dacă un model nu este în grila de start la semnalul de 10 secunde datorită unor probleme neprevăzute, poate lua startul de la boxe după ce celelalte modele au luat oficial startul. Directorul de cursă va supraveghea un eventual abuz de această facilitate.
- 3.6. De la 10 la 3 secunde înainte de start, se va face o numărătoare inversă, din secundă în secundă.
- 3.7. Cu 3 secunde înainte de start, toate modele vor fi eliberate de mecanici, care se vor retrage 1 metru. Modelele trebuie să rămână în grila de start, fără ca oricare parte a modelului să atingă linia de start.
- 3.8. De la 3 secunde, numărătoare inversă se oprește, iar semnalul de start va fi dat de starter după un interval de timp de 3-5 secunde.
- 3.9. Semnalul oficial de start se va da cu o sireună, acționată de starter. O dată cu acest semnal va porni și sistemul de cronometrare.

4. ORDINEA ÎN CALIFICĂRI, SUBFINALE ȘI FINALE

- 4.1. După ce toate seriile au alergat în calificări, se va întocmi un clasament, luând în considerare cel mai bun rezultat al fiecărui pilot. De exemplu în cazul în care acest clasament are 20 piloți, clasati de la 1 la 20, se aranjeaza subfinalele:

S1	S2
1	2
3	4
5	6
7	8
9	10
11	12
13	14
15	16
17	18
19	20

- 4.2. În cazul în care doi sau mai mulți piloți au înregistrat în calificări exact același rezultat, departajarea se va face comparând cel de-al doilea rezultat al piloților aflați la egalitate.
- 4.2.1 În urma clasamentului rezultat din calificari se distribuie concurentii pe doua ramuri A si B astfel: in subfinale se distribuie 7 piloți par / impar, din fiecare subfinala inferioara promoveaza primii 3 clasati pe fiecare arbore. In finala promoveaza primii 4 piloți din semifinalele A si B si urmatorii 2 cu rezultatele tehnice cele mai bune din ambele semifinale.
- 4.2.2. În cazul în care, la o etapa finala de campionat, sunt prezenti mai puțin de 10 concurenti (piloți), nu se foloseste sistemul STAGERRED START.

- 4.3. În cazul în care doi sau mai mulți piloți au înregistrat în finală exact același rezultat, pilotul care a pornit în cursă cu număr mai mare este declarat mai rapid (ex : dacă nr. 2 și nr.5 au același rezultat, 5 va fi mai bine clasat).
- 4.4. După ce toate mașele de calificări și finalele au fost alergate, se întocmește clasamentul final, pe baza numărului de tururi și a timpilor înregistrați.

5. ÎNTRERUPEREA CURSEI

- 5.1. Dacă o cursă este întreruptă mai mult de 60 de minute din motive ce nu țin de organizare, arbitrii vor decide dacă cursa va continua sau este anulată.
- 5.2. Dacă o manșă este întreruptă, întreaga manșă va fi alergată din nou.
- 5.3. Dacă întreruperea are loc în finală :
 - a. dacă s-au scurs mai puțin de 10 minute din cursă, rezultatele vor fi anulate, iar cursa se va relua, cu timpul complet. Modelele pot fi reparate înainte de start.
 - b. dacă s-au scurs mai mult de 10 minute din cursă, rezultatele până în acel moment vor fi păstrate. Noul start va fi dat pentru timpul rămas de alergat. Cele două rezultate vor fi adunate pentru întocmirea clasamentului. Dacă al doilea start nu poate fi dat, rezultatele din prima parte vor fi rezultatele finale.
 - c. dacă întreruperea are loc după ce s-a alergat mai mult 75% din cursă, rezultatele din momentul întreruperii vor fi rezultatele finale.
- 5.4. În momentul întreruperii cursei, modelele vor rămâne pe linia de start, sub controlul directorului de cursă. Pot fi oprite motoarele și închise aparaturile radio. Nu sunt permise reparații sau schimbarea cauciucurilor. Orice pilot care încalcă această regulă va fi descalificat imediat

6. PROCEDURA DE CONCURS ÎN CAZ DE PLOAIE

- 6.1. În cazul în care competiția se desfășoară pe timp nefavorabil (ploaie), pe fișele de arbitraj, directorul de cursă trebuie să treacă mențiunea "Cursă pe ploaie".
- 6.2. Cursele sunt considerate pe ploaie dacă pe pistă este apă sau umezeală și este clar că modelele nu pot evolua la întreaga lor capacitate. Directorul de cursă poate decide amânarea calificărilor dacă consideră că acestea pot fi reluate în timp util și/sau se întrevad posibilități de îmbunătățire a vremii.
- 6.3. Dacă în timpul desfășurării cursei condițiile meteo se modifică substanțial (ploaie torentială) directorul de concurs poate opri cursa. Dacă din cursa s-a alergat mai puțin de 1/3 din timpul alocat cursei, startul se reia de la zero, directorul de concurs având obligația stabilirii unui interval de timp necesar pregătirii automodelor pentru reluarea cursei. Dacă din cursa s-a alergat mai mult de 1/3 din timpul alocat cursei, directorul de concurs poate opri cursa, rezultatele finale fiind cele din momentul opririi cursei.
- 6.4. În condiții meteo periculoase (descărcări electrice, vânt puternic, furtună) nu se vor desfășura activități pregătitoare sau competiționale. Organizatorul, antrenorii

si sefii de delegatii sunt responsabili de viata si securitatea sportivilor lor si a membrilor delegatiilor.

7. SPECIFICAȚII TEHNICE

Toate măsurătorile la care se face referire în acest capitol sunt valori de maxim sau de minim.

În cazul măsurătorilor ilicite, se va face referire la norma ISO.

Toate măsurătorile vor fi exprimate în numere cu 2 zecimale.

- 7.1. Motorul poate avea capacitatea maximă de 3,50 cc.
- 7.2. Diametru maxim difuzor carburator este de 9 mm.
- 7.3. Rezervorul de combustibil, inclusiv filtrele și tubulatura până la carburator, poate avea o capacitate de maxim 125ml. Nu sunt permise inserții libere în rezervor. Orice rezervor susceptibil că are capacitatea mai mare de 125ml la sfârșitul unei manșe de calificări sau finale, va fi demontat de pe model și reexaminat după o perioadă de 15 minute (pentru răcire). Această perioadă este necesară doar când temperature aerului depaseste valoarea de 20 de grade Celsius.
- 7.4. **DIMENSIUNI GENERALE :**
Ampatament : 270 – 300 mm
Lățime maximă totală : 267 mm
- 7.5. **CAUCIUCURI:**
Lățime maximă spate : 64 mm
Cauciucurile trebuie să fie negre, cu excepția detaliilor de pe lateral.
- 7.6. **JENȚI:**
Diametrul maxim al jenților : 54 mm
O întăritură în interiorul jenții de maxim 2mm grosime și 3mm înălțime este permisă. Orice dispozitiv de fixare sau alte echipamente aflate în interiorul jenții nu pot ieși în exteriorul acesteia.
- 7.7. Toate modelele trebuie dotate cu un ambreiaj și cu o frână, capabile să oprească modelul și să îl țină staționar, cu motorul mergând.
- 7.8. Fiecare motor trebuie echipat cu un sistem de evacuare, pentru a reduce nivelul zgomotului generat de model. Fiecare model în parte nu trebuie să producă un nivel de zgomot mai mare de 82dB, măsurat la 10 metri distanță și 1 metru înălțime.
- 7.9. Partea din față a modelului trebuie echipată cu un parașoc care să reducă rănilile provocate în caz de accident.
Parașocul trebuie realizat din material flexibil, cu toate marginile și colțurile rotunjite.
Conturul parașocului va urma conturul caroseriei folosite.
Parașocul poate ieși în exteriorul caroseriei maxim 5mm în față și 13mm pe laterale.
- 7.10. Dacă se folosește și un parașoc spate, marginea spate a acestuia trebuie să fie la cel mult 50mm în spatele axei spate.
- 7.11. Tubul antenei trebuie să fie din material flexibil.

- 7.12. Caroseriile trebuie să fie reproduceri la scară a unor autovehicule care există sau au existat în ultimii 5 ani. La toate dimensiunile este permisă o toleranță de 10%.
- 7.13. La competițiile desfășurate sub egida F.R.Modelism se vor folosi caroserii cu cockpit închis/deschis, reprezentări ale modelelor Sportscars/CanAm/GT-P/Grupa C. În orice caz, înălțimea minimă a caroseriei trebuie să fie de 165mm, măsurat cu un distanțier de 10mm sub șasiu.
- 7.14. Caroseria trebuie realizată dintr-un material flexibil și vopsită. La înscrierea în concurs, caroseria trebuie să fie finisată din toate punctele de vedere.
- 7.15. Caroseriile cu cockpit deschis trebuie echipate cu o figură de pilot, figura pilotului va purta o cască și va fi pictată realist în minim 3 culori (de ex costum/manusi/ochelari). Parbrizul și geamurile laterale trebuie să rămână translucide (nu complet vopsite).
- 7.16. Decupările în caroserie pentru roțile față și spate trebuie făcute (roțile pot rămâne acoperite doar dacă modelul original erau așa).

7.17. **DECUPĂRI ÎN CAROSERIE:**

- parbrizul nu poate fi decupat. Poate fi decupată o gaură de maxim 6 cm diametru pentru răcire ;
- geamurile laterale și cel spate pot fi decupate. Ele nu se pot îndoi în exterior ;
- toate părțile modelului trebuie să rămână acoperite cu excepția :
 - a. radiatorul motorului ;
 - b. filtrul de aer ;
 - c. antenă (decupare de maxim 10mm diametru) ;
 - d. gura de evacuare a eșapamentului ;
 - e. capacul rezervorului ;
 - f. roll-bar ;

Doar aceste părți ale modelului pot ieși în afara caroseriei. Decupările pentru acestea vor avea o toleranță de maxim 10mm. În afară de cele de mai sus, mai sunt permise următoarele decupări :

- g. pentru ieșirea gurii de evacuare a eșapamentului ;
- h. capacul rezervorului (decupare de maxim 50mm diametru văzut de sus, necombinat cu decuparea pentru roll-bar sau oval cu dimensiunile de 40x60mm, necombinat cu decuparea pentru roll-bar). Notă : decuparea pentru capacul rezervorului nu poate fi combinată cu cea pentru roll-bar ;
- i. pentru întrerupător (maxim 10mm) ;
- j. pentru accesul la bujie (decupare de maxim 20mm diametru);
- k. pentru accesul la jiglorul principal (decupare de maxim 15mm diametru) ;

7.18. **CARACTERISTICILE SPECIFICE ALE CAROSERIILOR:**

- 7.18.1. Grupa C : în această categorie intră modelele folosite în clasa „Grupa C” a Campionatului FIA Sportscar, în ultimii 5 ani. Forma caroseriei în spatele axei spate nu este impusă. Marginile exterioare ale roților, cel puțin în centrul acestora, trebuie să fie acoperite, când modelul e privit de sus. O aripă deportantă anterioară este permisă, dacă și modelul original are una.
- 7.18.2. GT1/GT2 : în această categorie intră modelele folosite în clasa FIA GT. Acestea pot fi modele GT1 sau GT2, ca McLaren F1, Porsche 968 GT1, Ferrai F40, Marcos, etc. Aripa deportantă trebuie să fie o piesă separată de caroserie. Marginile exterioare ale roților, cel puțin în centrul acestora, trebuie să fie acoperite, când modelul e privit de sus. Decuparea caroseriei în spatele axei spate este permisă, dar lămpile spate trebuie să rămână.
- 7.18.3. GT-P : în această categorie intră modelele folosite în competiția FIA „GT-P” (vezi LeMans 1999) sau în American LeMans. Marginile exterioare ale roților, cel puțin în centrul acestora, trebuie să fie acoperite, când modelul e privit de sus. Decuparea caroseriei în spatele axei spate este permisă.

7.19. **ARIPI DEPORTANTE ȘI SPOILERE:**

Indiferent dacă sunt formate în caroserie sau sunt piese separate, unghiul de înclinație maxim este de 45° , inclusiv apendicele aerodinamice pe care le au. Coarda maximă este de 77mm. Orice apendice aerodinamice vor avea coarda de maxim 77mm. Toate măsurătorile legate de aripa deportantă vor fi făcute cu un distanțier de 5mm sub șasiu. Unghiul de înclinație se măsoară astfel :

7.20. **DIMENSIUNI MAXIME ARIPĂ DEPORTANTĂ :**

7.20.1. Grupa C

- Lungime totală 267 mm
- Coardă maximă aripă deportantă 77 mm
- Înălțime maximă 160 mm
- Distanță max în spatele axei spate 153 mm

7.20.2. GT1/GT2

- Lungime totală 267 mm
- Coardă maximă aripă deportantă 77 mm
- Înălțime maximă 150 mm
- Distanță max în spatele axei spate 153 mm

7.20.3. GT-P

- Lungime totală 267 mm
- Coardă maximă aripă deportantă 77 mm
- Înălțime maximă 160 mm
- Distanță max în spatele axei spate 153 mm
- Unghi înclinație maxim aripă d. 45 grade

7.21. **INSPECȚIA TEHNICĂ**

Înainte de începerea competiției modelele vor fi verificate. Pe toată durata curselor, modelele pot fi aleator verificate, fiind controlate :

- greutatea ;
- eșapamentul ;
- caroseria și aripa deportantă ;

Aceste verificări se vor face primelor 4 modele, după finală.

7.22. Combustibilul poate conține doar metanol, ulei/lubrifiant și nitrometan. Greutatea specifică a amestecului nu poate fi mai mare de 0.91. Bazat pe densitatea normală a uleiului, această cifră dă un maxim de 25% nitrometan. Verificarea combustibilului se va face cu un dispozitiv Nitromax 25.

7.23. Modelele cu tracțiune 4wd pot fi folosite fără nici un fel de restricție tehnică, cu excepția celor enumerate în Capitolul 7 al acestei secțiuni. Frânarea la puntea față se poate face numai prin transmisie.

Modelele cu tracțiune 2wd sunt restricționate astfel :

- Tracțiune numai pe puntea spate ;
- Transmisie cu maxim 2 trepte de viteză ;
- Fără frâne pe puntea față ;
- Fără telescoape cu gaz.

Caracteristicile tehnice ale modelelor cu șasiu rigid sunt :

- Tracțiune numai pe puntea spate ;
- Frână numai pe puntea spate ;
- Un raport de transmisie ;
- Fără suspensii – este permisă numai puntea față articulată.

7.24. Greutatea minima pentru aceste modele este :

- **2500 gr pentru modele 4wd ;**
- **2400 gr pentru modele 2wd.**

Verificarea greutății va fi făcută cu un cântar electronic, înainte de startul unei calificări/finale, sau la sfârșit, sau și la început și la sfârșit.

Dacă greutatea unui model este sub limită, pilotul respectiv va fi descalificat din mașina respectivă (calificare, finală).

7.25. Lățimea modelelor va fi verificată pe o placă orizontală, dotată cu 2 plăci verticale înalte de 20mm și aflate la o distanță de 267mm între ele, construite astfel încât modelul să poată rula între ele.

Placa de bază și cele 2 plăci verticale vor fi realizate din material nedeformabil. Modelul trebuie să intre liber între cele 2 plăci verticale, cu direcția la 0, fără ca nici o parte a modelului să atingă plăcile verticale, indiferent de gradul de comprimare al suspensiei.

Lungimea și înălțimea modelului vor fi verificate într-o cutie similară, de dimensiuni 637x267mm – pentru modele Formula și Sportscar, respectiv 610x267mm – pentru modele GT. Cutia trebuie construită astfel încât să permită și verificarea înălțimii modelului.

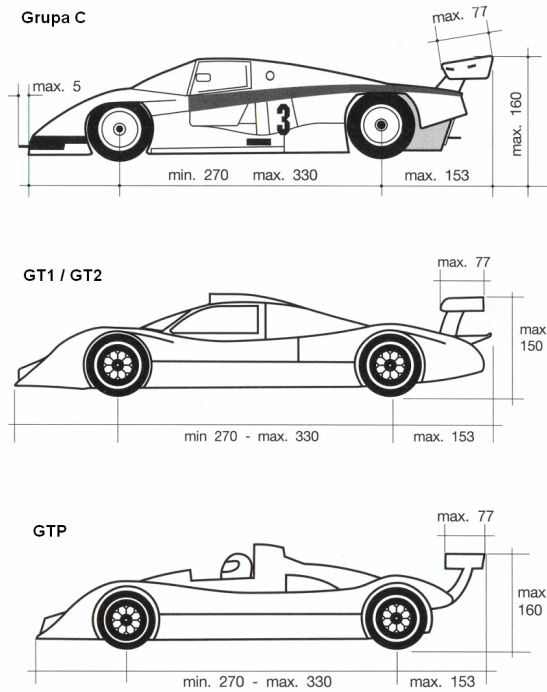
Este responsabilitatea fiecărui pilot să aibă un model regulamentar ori de câte ori se află pe pistă. Este responsabilitatea organizatorului să verifice că modelele respectă regulamentul pe toată durata unei competiții.

Dacă un model este găsit că depășește dimensiunile maxime admise imediat după o manșă, pilotul nu va fi descalificat dacă aceste abateri sunt cauzate de stricăciunile suferite în timpul cursei.

- 7.26. Modelul poate fi echipat cu un roll-bar, care nu poate depăși în înălțime radiatorul motorului sau plafonul caroseriei cu mai mult de 30mm.
- 7.27. Nu este permisă folosirea unor sisteme electronice pentru controlul tracțiunii sau controlul frânării (ABS). Nu este permisă folosirea oricărei forme de telemetrie care folosește transmisia activă.

8. PENALITĂȚI

- 8.1. Arbitrii trebuie să dea un steag albastru verbal piloților mai lenți sau piloților care nu se mai află în același tur cu piloții care îi prind din urmă, pentru a-i obliga să se lase depășiți. Această atenționare este : *“Atenție pilot (nume)”*
- 8.2. Nerespectarea acestei atenționări va duce la o avertizare oficială, iar pilotul trebuie să efectueze un „Stop&Go” de 10 secunde. În timpul acestei opriri, arbitrul va administra avertizarea oficială direct pilotului. Dacă nu există posibilitatea chemării unui pilot pentru „Stop&Go”, arbitrul și/sau directorul de cursă va anunța o penalizare de 10 secunde.
- 8.3. Orice pilot care primește 2 (două) avertizări oficiale va fi imediat descalificat din cursa respectivă. După 3 (trei) avertizări, pilotul va fi exclus definitiv din concurs.
- 8.4. Așteptarea deliberată a altor modele va fi penalizată cu un „Stop&Go”. Directorul de cursă va anunța pilotul că comportamentul său a fost observat și că trebuie să alerge normal. Dacă pilotul nu se conformează, va fi descalificat imediat. Dacă nu există posibilitatea chemării unui pilot pentru „Stop&Go”, arbitrul și/sau directorul de cursă va anunța o penalizare de 10 secunde.
- 8.5. Obstrucționarea deliberată a altor modele în încercarea de a influența rezultatul unei curse va duce la descalificarea imediată.



SECȚIUNEA 2

Automodele de pistă cu motor termic 2,11 - 2,5cc, scara 1/10

1. REGULI GENERALE

Clasa 1/10 I.C. Track este o alternativă mai ieftină a clasei 1/8. Pentru păstrarea acestui principiu, clasa 1/10 I.C. Track este supusă unor restricții legate de șasiu și motor. În această secțiune distingem două clase: 1/10 IC 200 mm echipată cu motor termic de 2.11 cc și 1/10 IC 235 mm echipată cu motor termic de 2.5 cc. Cele două clase nu pot concura împreună.

Toate măsurătorile la care se face referire în acest capitol sunt de minim sau de maxim. Toate măsurătorile din regulament vor fi exprimate prin numere cu 2 zecimale.

2. PROCEDURA DE CURSĂ

- 2.1. Aranjarea în serii și numărul fiecărui model în manșă sunt la discreția organizatorului sau în urma clasamentului din antrenamente cronometrate. În cazul antrenamentelor cronometrate, se considera cel mai bun rezultat din 3 tururi consecutive. Piloții trebuie să stea pe podium în conformitate cu numărul modelului lor, iar mecanicii să rămână la locul lor de pe linia boxelor, corespunzător cu poziția pilotilor.
- 2.2. Prezența ridicătorilor la etapele finale ale Campionatului Național este obligatorie. Ei trebuie să fie dotați cu mănuși de protecție. Distanța între

- ridicători trebuie să fie de maxim 30 metri. În afară de momentele în care intervin, ridicătorii trebuie să rămână la posturile lor pe toată durata unei curse.
- 2.3. Nu este permis accesul altor persoane pe pistă în timpul unei curse, cu excepția oficialilor.
 - 2.4. Piloții trebuie să stea pe podium în conformitate cu numărul modelului lor, iar mecanicii să rămână la locul lor de pe linia boxelor.
 - 2.5. Trebuie să existe un decalaj de minim 10 minute între finalul unei curse și începutul următoarei.
De asemenea, trebuie să existe un decalaj de minim 2 minute între eliberarea emițătoarelor și startul cursei.
 - 2.6. Când timpul oficial de cursă s-a scurs, se va auzi un semnal audio. Un model termină cursa când trece linia de start-sosire, după auzirea semnalului. Modelele trebuie să se întoarcă la boxe imediat după terminarea cursei și să nu deranjeze alte modele aflate încă în cursă.
 - 2.7. În caz de neclaritate (modelul este pe linia de start-sosire la semnalul de încheiere), pilotul poate completa încă un tur. Dacă a terminat înainte sau după auzirea semnalului, acest lucru este decis de către arbitrul cronometror.
 - 2.8. Startul furat (oricare parte a modelului atinge linia de start) va fi penalizat cu un „Stop&Go”. Timpul de staționare la „Stop&Go” va fi stabilit la ședința conducătorilor de echipe, dar nu poate depăși 10 secunde.
Această penalizare este dată de starter sau de arbitrul cronometror și trebuie anunțată imediat după start. Penalizarea va fi marcată pe foile de arbitraj.
 - 2.9. În nici un caz o cursă nu poate fi oprită datorită unui start furat.
 - 2.10. Starterul poate întrerupe o cursă și cere un restart doar dacă consideră că nu a fost respectată procedura de start.

3. PROCEDURA DE START

- 3.1. Startul în calificări se va da în sistem STAGERRED START la interval de 1 secundă între piloți. Startul în subfinale și finale se va da în sistem Le Mans sau Formula 1, în funcție de desenul traseului, dar cu pilotul mai rapid în fața celui mai lent.
- 3.2. Toate manșele de calificare, subfinalele și finalele sunt alergate în sistemul „timp + ultimul tur”.

Startul în calificări, în grupe de 10 piloți va fi de tip STAGERRED START, după cum urmează:

Mansa1 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Mansa2 4 5 6 7 8 9 10 1 2 3
Mansa3 7 8 9 10 1 2 3 4 5 6
Mansa4 10 9 8 7 6 5 4 3 2 1
Mansa5 5 4 3 2 1 10 9 8 7 6

Sau de tip STAGERRED START ținând cont de rezultatele din mansa precedentă.

În urma calificărilor, aranjarea pilotilor în subfinale se va face arborescent, după modelul EFRA.

Pentru sportivii seniori durata celor 5 manșe de calificare este de 5 minute, a subfinalelor de 20 minute, plus timpul necesar încheierii ultimului tur, de maxim 40 secunde, iar finala unica va fi de 45 minute plus timpul necesar încheierii ultimului tur.

Pentru sportivii juniori durata celor 5 manșe de calificare este de 5 minute, a subfinalelor de 10 minute, plus timpul necesar încheierii ultimului tur, de maxim 40 secunde, iar finala unica va fi de 20 minute plus timpul necesar încheierii ultimului tur.

- 3.3. Un semnal audio va semnala 1 minut, respectiv 30 secunde până la start
- 3.4. Startul pentru finale va fi dat în format “Le Mans” sau Formula 1, în funcție de desenul pistei.
- 3.5. De la 30 la 3 secunde înainte de start, modelele trebuie să fie în grila de start, ținute de mecanici. Dacă un model nu este în grila de start la semnalul de 10 secunde datorită unor probleme neprevăzute, poate lua startul de la boxe după ce celelalte modele au luat oficial startul. Directorul de cursă va supraveghea abuzarea de această facilitate.
- 3.6. De la 10 la 3 secunde înainte de start, se va face o numărătoare inversă, din secundă în secundă.
- 3.7. Cu 3 secunde înainte de start, toate modele vor fi eliberate de mecanici, care se vor retrage 1 metru. Modelele trebuie să rămână în grila de start, fără ca oricare parte a modelului să atingă linia de start.
- 3.8. De la 3 secunde, numărătoare inversă se oprește, iar semnalul de start va fi dat de starter după un interval de timp de 3-5 secunde.
- 3.9. Semnalul oficial de start se va da cu o sireună, acționată de starter. O dată cu acest semnal va porni și sistemul de cronometrare.

4. START AMÂNAT

Câtă vreme starterul nu a chemat modelele la linia de start, oricare participant din cursa poate cere o amânare a startului de 10 minute pentru a-și repara modelul. Această amânare poate fi acordată o singură dată, numai în mansa finala / clasa / etapa, pe tot parcursul derularii competiției. În acest caz, sportivul care a beneficiat de Start Amanat va lua startul din spatele ultimei poziții de start, locul sau inițial rămânând liber.

- pista este închisă, dacă amânarea a fost solicitată ca urmare unor probleme de interferență radio.
- pista este deschisă dacă amânarea a fost solicitată ca urmare a unor probleme mecanice.

Orice pilot care solicită amânarea startului va porni în cursă de pe poziția 7 (desenată pe grila de start) sau de la boxe, dacă nu poate ajunge pe grilă

5. ORDINEA ÎN CALIFICĂRI, SUBFINALE ȘI FINALE

- 5.1. După ce toate seriile au alergat în calificări, se va întocmi un clasament, luând în considerare cel mai bun rezultat al fiecărui pilot. De exemplu în cazul în care acest clasament are 20 piloți, clasati de la 1 la 20, se aranjeaza subfinalele:

S1	S2
1	2
3	4
5	6
7	8
9	10
11	12
13	14
15	16
17	18
19	20

- 5.2. În cazul în care doi sau mai mulți piloți au înregistrat în calificări exact același rezultat, departajarea se va face comparând cel de-al doilea rezultat al piloților aflați la egalitate.
- 5.2.1 În urma clasamentului rezultat din calificari se distribuie concurentii pe doua ramuri A si B astfel: în subfinale se distribuie 7 piloți par / impar, din fiecare subfinala inferioara promoveaza primii 3 clasati pe fiecare arbore. În finala promoveaza primii 4 piloți din semifinalele A si B si urmatorii 2 cu rezultatele tehnice cele mai bune din ambele semifinale.
- 5.3. În cazul în care doi sau mai mulți piloți au înregistrat în finală exact același rezultat, pilotul care a pornit în cursă cu număr mai mare este declarat mai rapid (ex : dacă nr. 2 și nr.5 au același rezultat, 5 va fi mai bine clasat).
- 5.4. După ce toate mașele de calificări și finalele au fost alergate, se întocmește clasamentul final, pe baza numărului de tururi și a timpilor înregistrați

6. ÎNTRERUPERI ALE CURSEI

- 6.1. Dacă o cursă este întreruptă mai mult de 60 de minute din motive ce nu țin de organizare , arbitrii vor decide dacă cursa va continua sau este anulată.
- 6.2. Dacă o manșă de calificări este întreruptă, întreaga manșă va fi alergată din nou.
- 6.3. Dacă întreruperea are loc în manșă finală :
- dacă s-au scurs mai puțin de 10 minute din cursă, rezultatele vor fi anulate, iar cursa se va relua, cu timpul complet. Modelele pot fi reparate înainte de start.
 - dacă s-au scurs mai mult de 10 minute din cursă, rezultatele până în acel moment vor fi păstrate. Noul start va fi dat pentru timpul rămas de alergat.

Cele două rezultate vor fi adunate pentru întocmirea clasamentului. Dacă al doilea start nu poate fi dat, rezultatele din prima parte vor fi rezultatele finale.

- c. dacă întreruperea are loc după ce s-a alergat mai mult 75% din cursă, rezultatele din momentul întreruperii vor fi rezultatele finale.
- 6.4. În momentul întreruperii cursei, modelele vor rămâne pe linia de start, sub controlul directorului de cursă. Pot fi oprite motoarele și închise aparaturile radio. Nu sunt permise reparații sau schimbarea cauciucurilor. Orice pilot care încalcă această regulă va fi descalificat imediat.

7. PROCEDURA DE CONCURS ÎN CAZ DE PLOAIE

- 7.1. În cazul în care competiția se desfășoară pe timp nefavorabil (ploaie), pe fișele de arbitraj, directorul de cursă trebuie să treacă mențiunea “Cursă pe ploaie”.
- 7.2. Cursele sunt considerate pe ploaie dacă pe pistă este apă sau umezeală și este clar că modelele nu pot evolua la întreaga lor capacitate. Directorul de cursă poate decide amânarea calificărilor dacă consideră că acestea pot fi reluate în timp util și/sau se întrevad posibilități de îmbunătățire a vremii.
- 7.3. Dacă în timpul desfășurării cursei condițiile meteo se modifică substanțial (ploaie torențială) directorul de concurs poate opri cursa. Dacă din cursă s-a alergat mai puțin de 1/3 din timpul alocat cursei, startul se reia de la zero, directorul de concurs având obligația stabilirii unui interval de timp necesar pregătirii automodelor pentru reluarea cursei. Dacă din cursă s-a alergat mai mult de 1/3 din timpul alocat cursei, directorul de concurs poate opri cursa, rezultatele finale fiind cele din momentul opririi cursei.
- 7.4. În condiții meteo periculoase (descărcări electrice, vânt puternic, furtună) nu se vor desfășura activități pregătitoare sau competiționale. Organizatorul, antrenorii și șefii de delegații sunt responsabili de viața și securitatea sportivilor lor și a membrilor delegațiilor.

8. CARACTERISTICILE TRASEULUI

- 8.1. Traseul trebuie să fie din asfalt, cu orice îmbinări nivelate.
- 8.2. Lungimea minimă trebuie să fie de 170 metri (recomandat 240-300m)
- 8.3. Lățimea minimă a traseului trebuie să fie de 3.5 între liniile de marcaj. Lățimea maximă admisă este de 6.5 metri.
- 8.4. Liniile de marcare trebuie să aibă lățimea de 8-10 cm, de culoare albă sau galbenă. Ele trebuie să fie la aproximativ 20 cm de marginea suprafeței de rulare.
- 8.5. Distanța maximă din mijlocul podiumului de pilotaj până la cel mai îndepărtat punct al pistei este de 60 metri.
- 8.6. Vizibilitate : nici un obstacol nu poate obstrucționa vizibilitatea de pe podiumul de pilotaj către oricare punct al pistei.
- 8.7. O linie întreruptă poate fi trasată pe mijlocul liniei drepte. Nici un fel de linie, în afara celor de marcaj, nu pot fi trasate în viraje.

- 8.8. Zona de realimentare trebuie să fie clar delimitată de restul pistei și cât mai aproape posibil de podiumul de pilotaj. Ieșirea și intrarea de/pe traseu trebuie să fie într-o zonă lentă a pistei.
- 8.9. Desenul traseului trebuie să includă viraje și pe stânga și pe dreapta, precum și o linie dreaptă de minim 45 metri.
- 8.10. Mantinelele trebuie să poată opri modele care ratează un viraj sau scapă de sub control. De asemenea, ele trebuie să împiedice tăierea virajelor și să împiedice modele să ajungă în alte porțiuni ale traseului. Mantinelele trebuie astfel poziționate și dimensionate încât să oprească modelele din zborul lor către public. Când se folosesc la viraje discuri, înălțimea acestora nu trebuie să depășească 5 cm.
- 8.11. Zonele care înconjoară culoarele de rulare trebuie să fie acoperite cu iarbă, sau alte materiale convenabile, ca betonul. Scopul acestor zone este de a încetini modelele ce ies de pe culoarele de rulare. Modelele trebuie să poată părăsi aceste zone, pentru a limita necesitatea intervenției ridicătorilor.
- 8.12. Ridicătorii trebuie așezați la intervale de maxim 30 metri, pe exteriorul pistei. Ei nu trebuie să obstrucționeze vizibilitatea piloților. Locațiile pentru ridicători vor fi numerotate.
- 8.13. O linie de start/sosire trebuie desenată pe traseu, preferabil în fața locației arbitrilor cronometrori.
Prima poziție de pe linia de start trebuie să fie la mai mult de 10 metri de primul viraj.
- 8.14. Pentru starturile tip “Le Mans”, 10 boxe numerotate vor fi marcate pe marginea traseului, la un unghi de 20-45 grade față de pistă, la o distanță de minim 2 metri și maxim 4 metri între ele. Boxele vor fi lungi de 70-100 cm și late de 30-40 cm.
- 8.15. **STARTUL DIN GRILĂ TIP FORMULA 1**
Grila va fi vopsită pe pistă.
Invitațiile la cursă trebuie să specifice că va fi folosită o grilă tip Formula1
Grila va fi vopsită pe pistă, preferabil pe linia dreaptă.
Două rânduri de boxe numerotate vor fi vopsite pe pistă, cu aproximativ 1.5-2 metri între ele. Un rând se va numerota 1,3,5,etc., iar celălalt 2,4,6,etc.
Nr. 1 are 2 metri în fața nr.2, nr.2 are 2 metri în fața nr.3, etc.

9. INSPECȚIA TEHNICĂ

Înainte de startul manșelor de calificare și finale, toate modelele trebuie să treacă pe la inspecția tehnică. Vor fi verificate greutatea, motorul, eșapamentul, caroseria/spoilerul și dimensiunile generale. După verificările efectuate înaintea curselor, mecanicii vor duce modelele direct la grila de start, fără a mai trece pe la standuri .

Șasiul va fi marcat înainte de cursă iar dacă un pilot dorește să schimbe șasiul, cel nou și cel vechi trebuie prezentate arbitrului de la inspecția tehnică. Verificări aleatoare asupra specificațiilor tehnice pot fi făcute pe parcursul întregii curse.

10. 1/10 IC Track 235 mm (pentru cazul in care se revine la clasa)

10.1 1/10 IC Track 235mm:

- Modelele vor avea patru roți motoare.
- Modelele trebuie sa fie dotate cu frână acționată mecanic, doar pe puntea spate.
- Transmisia va avea maxim 2 trepte de viteză.
- Capacitatea motorului este de 2.5 cc.

10.2. REGULI GENERALE – MOTOR

Motoarele vor fi răcite cu aer, vor avea o valvă rotativă frontală, aprindere în 2 timpi și maxim 4 canale, incluzând și canalul de evacuare. Marginea exterioară a pistonului trebuie să fie cel mai înalt punct al pistonului. Nu este permisă nici o formă de admisie forțată sau de variație a diametrului gurii de admisie a carburatorului. Este permisă doar aprinderea prin bujie standard ¼ UNF. Nu sunt permise găuri în piston sau alte găuri în fusta lui.

10.3. DIMENSIUNILE MOTORULUI

Capacitate: 2.5 cc

Cursă minimă 14 mm

Înălțime fereastră evacuare 4.50 mm

Diametru maxim interior la 7 mm

capătul axului

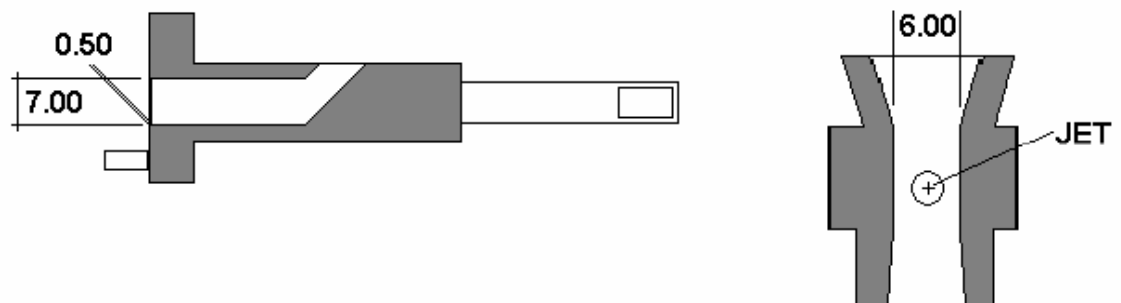
Diametru maxim interior carburator 6 mm

10.4. DEFINIȚII

Înălțimea ferestrei de evacuare este considerată distanța de la capul pistonului până la cel mai înalt punct al ferestrei de evacuare, cu pistonul la punctul mort inferior.

Vilbrochenul va avea o gaură interioară cu diametrul de maxim 7mm. El se poate termina cu un șanfren continuu de maxim 0.50mm lățime, dacă acest lucru este necesar în procesul de fabricație.

Diametrul interior al carburatorului va fi măsurat în cel mai îngust punct al difuzorului, dar deasupra locului în care combustibilul intră în gâtul carburatorului.



10.5. REZERVOR

Rezervorul de combustibil, inclusiv filtrele și tubulatura până la carburator, poate avea o capacitate de maxim 75cc. Nu sunt permise inserții libere în rezervor.

- 10.6. EȘAPAMENTE
 Modelul trebuie echipat cu un eșapament care să nu producă mai mult de 80 decibeli mășurați la 10 metri distanță și 1 metru înălțime.
 Eșapamentul trebuie să aibă următoarele dimensiuni :
 Diametru intern maxim gură evacuare 5.20 mm
 Lungime minimă gură evacuare 15 mm
 Gura de evacuare trebuie orientată sub sau la orizontală.
 Dimensiunile gurii de evacuare includ toleranțe pentru diferențele între tubulatura existentă în comerț.
- 10.7. DIMENSIUNI GENERALE:
- | | | |
|----------------|--------|--------|
| | Minim | Maxim |
| Ampatament | 260 mm | 280 mm |
| Ecartament | 250 mm | |
| Lungime totală | 490 mm | |
- 10.8. GREUTATE
 Greutatea modelului va fi verificată în stare gata de cursă, dar cu rezervorul gol și fără transponderul de cronometrare.
 Greutate minimă 1900 grame
- 10.9. COMBUSTIBIL
 Combustibilul poate conține doar metanol, ulei/lubrifiant și nitrometan. Greutatea specifică a amestecului nu poate fi mai mare de 0.87. Bazat pe densitatea normală a uleiului, această cifră dă un maxim de 16% nitrometan. Verificarea combustibilului se va face cu un dispozitiv Nitromax16, care se găsește în comerț.
 Dacă combustibilul este găsit neregulamentar, pilotul va fi imediat descalificat din întreg concursul.
- 10.10. CAUCIUCURI
 Cauciucurile trebuie să fie negre, cu excepția detaliilor de pe talon.
 Diametru cauciuc față 75 mm maxim
 Diametru cauciuc spate 80 mm maxim
 Lățime cauciuc față 30 mm maxim
 Lățime cauciuc spate 51 mm maxim
 Nu este permisă folosirea de aditivi pentru cauciucuri.
- 10.11. JENȚI
 Diametrul maxim pentru jențile față și spate este de 51 mm.
 O nervură în interiorul jenții, de maxim 2mm grosime și 3mm înălțime, este permisă. Orice dispozitiv de fixare sau alte echipamente aflate în interiorul jenții nu pot ieși în exteriorul acesteia.
- 10.12. CAROSERII ȘI ARIPI DEPORTANTE
 Caroseriile vor fi reproduceri la scară modelelor Touring Car (Sedan), versiuni cu 2 sau 4 uși, așa cum aleargă în Campionatul Internațional 2.0 litri. Nu este permisă folosirea de caroserii GT sau SportCars.
 Nu este necesară omologarea caroseriilor.
 O gaură de răcire poate fi dată în parbriz, cu o dimensiune maximă în orice direcție de 50 mm diametru.

Doar geamurile laterale față și luneta pot fi decupate, parțial sau total. Celelalte geamuri trebuie să rămână transparente.

Toate părțile modelului trebuie să fie acoperite, cu excepția :

- antenă radio (gaură cu diametru maxim de 10mm)
- ieșire gură evacuare eșapament (de dimensiuni rezonabile).

În plus, mai sunt permise următoarele găuri în caroserie :

- pentru gura de evacuare a eșapamentului;
- pentru realimentare (maxim 30mm);
- pentru acces bujie (maxim 20mm);
- pentru acces la jiglorul principal (maxim 10mm).

Partea din spate a caroseriei nu poate fi tăiată mai sus de 45mm, măsurați cu un distanțier de 10mm sub model, dar detaliile lămpilor spate trebuie să rămână.

Roll-bar-ul trebuie să rămână sub caroserie.

Aripa deportantă este permisă doar dacă ea era prezentă pe modelul original, trebuie să fie în poziție originală și nu trebuie să depășească în înălțime acoperișul caroseriei.

Aripi laterale pot fi montate pe aripa deportantă, dar să fie o reprezentare rezonabilă a celor montate pe original. Dimensiunile lor nu pot depăși 55mm lățime și 25mm înălțime. Nu pot depăși în înălțime plafoniera caroseriei.

Maxim

Lungime aripă deportantă 230 mm

Coardă aripă deportantă 55 mm

(Este permisă o extensie de 20mm, dar care trebuie să rămână transparentă și să nu depășească în înălțime plafoniera caroseriei).

O nivelă va fi folosită pentru a verifica că aripa deportantă și extensia ei nu depășesc în înălțime plafoniera caroseriei, cu un distanțier de 10mm sub șasiu.

Modelele trebuie echipate cu un parașoc flexibil pentru a limita stricăciunile.

Parașocul nu poate ieși în afara caroseriei.

10.13. REVENDICARE

După finală, motorul câștigătorului poate fi revendicat de oricare alt pilot din finală pentru o sumă ce să nu depășească prețul de magazin al motorului, plus 10%. Revendicarea scrisă trebuie făcută directorului de cursă, împreună cu achitarea în totalitate a sumei, în maxim 20 minute de la terminarea finalei. Dacă mai mult de un pilot revendică motorul, se va organiza o loterie simplă. Accesoriile ca radiatorul, suportii sau filtrul de aer nu intră sub revendicare. Dacă câștigătorul nu dorește să-și vândă motorul, el/ea va pierde finala, fără drept de protest.

10.14. TELEMETRIE

Nu este permisă folosirea nici unui echipament electronic pe model, cu excepția :

- 2 canale r/c la receptor, care vor fi folosite pentru controlul direcției și al accelerației/frânei;
- un sistem pasiv de înregistrare a datelor referitoare la funcțiile modelului;

- un sistem de cronometrare sau informare propriu care poate fi folosit doar până la sfârșitul antrenamentului controlat.

11. 1/10 I.C. Track 200mm

11.1. SPECIFICAȚII TEHNICE

11.1.1. Modelele vor avea 4 roți motoare. Este permisă folosirea unui singur sistem mecanic pentru frânare.

11.1.2. Transmisia va avea maxim 2 trepte de viteză.

11.1.3. Toate modelele trebuie dotate cu un ambreiaj și cu frână, capabile să oprească modelul și să îl țină staționar, cu motorul mergând.

11.1.4. Este permisă doar folosirea motoarelor de 2.11cc. Acestea vor fi răcite cu aer, vor avea o valvă rotativă frontală, aprindere în 2 timpi și maxim 4 canale, incluzând și canalul de evacuare. Nu este permisă nici o formă de admisie forțată sau de variație a diametrului de admisie. Este permisă doar aprinderea prin bujie. Nu sunt permise găuri în piston sau alte găuri în fusta lui. Diametru maxim interior al difuzorului carburatorului este 6mm. Sunt permise bujii standard și conice.

Vilbrochenul va avea o gaură interioară cu diametrul de maxim 7mm. El se poate termina cu un șanfren continuu de maxim 0.50mm lățime, dacă acest lucru este necesar în procesul de fabricație.

11.1.5. Capacitatea maximă a motorului 2.11 cc

11.1.6. Se recomanda echiparea modelului cu un esapament cu doua camere, inclusiv atenuator cu urmatoarele dimensiuni:

Diametru interior maxim gură evacuare 5.20 mm

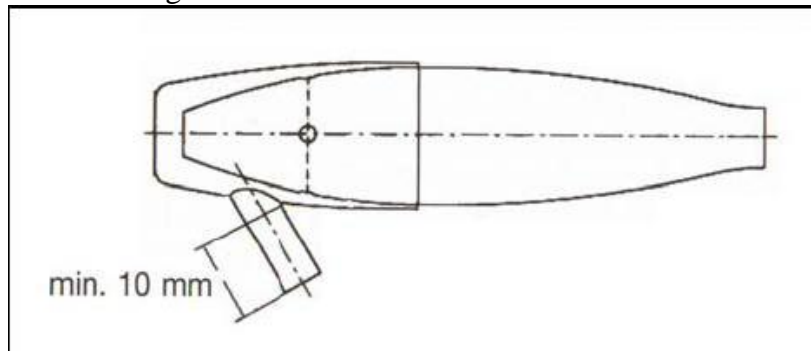
Lungime minimă gură evacuare 15 mm

Gura de evacuare trebuie orientată sub sau la orizontală.

Dimensiunile gurii de evacuare includ toleranțe pentru diferențele între tubulatura existentă în comerț.

Folosirea unui dispozitiv de atenuare a zgomotului la admisie (INS box) este opțională.

Nivelul maxim de zgomot admis este de 82 decibeli.



11.1.7. Greutate minimă fără combustibil și transponder : 1700 grame, sau 1715 grame când este folosit un transponder personal.

- 11.1.8. Capacitatea maximă a rezervorului este de 75cc, inclusiv filtrele și tubulatura până la carburator. Nu sunt permise inserții libere în rezervor.
- 11.1.9. Caroseriile vor fi reproduceri la scară ale modelelor Touring Car (Sedan), cu 2 sau 4 uși, așa cum aleargă în Campionatul Internațional 2.0 litri. Nu este permisă folosirea de caroserii GT sau SportCars.
- 11.1.10. Parașocul frontal trebuie să urmeze conturul caroseriei și trebuie astfel contruit încât rănilor provocate de impactul cu modelul să fie minime. Parașocul trebuie construit din cauciuc sau din material plastic deformabil.
- 11.1.11. Caroseria trebuie construită dintr-un material flexibil și vopsită corespunzător. Toate geamurile trebuie să rămână transparente sau semitransparente.
- 11.1.12. Caroseriile nu se vor tăia sub linia inferioară a parașocului în față sau spate, iar pe lateral sub linia inferioară a ușilor. Detaliile farurilor, stopurilor, admisiilor de aer și geamurile trebuie să iasă clar în evidență. Partea din spate a caroseriei nu poate fi tăiată mai sus de 45mm, măsurată cu un distanțier de 10m sub model, dar detaliile lămpilor spate trebuie să rămână.
- 11.1.13. Sunt permise doar următoarele găuri în caroserie :
 O gaură de răcire poate fi dată în parbriz, cu o dimensiune maximă în orice direcție de 50mm
 Pentru acces la bujie, maxim 20mm în plafonieră.
 Ambele geamuri laterale față și luneta pot fi decupate pentru ventilație, dar geamurile laterale spate trebuie să rămână intacte.
 Pentru realimentare, gaură de maxim 30mm diametru.
 Găuri mici pot fi făcute pentru transponder, acces la jiglorul principal și antena radio (diametru maxim 10mm).
 Gaura pentru gura de evacuare a eșapamentului să fie de dimensiuni rezonabile.
 Nu sunt permise alte găuri.
- 11.1.14. Roll-bar-ul trebuie să rămână sub caroserie.
- 11.1.15. Nici o parte a modelului, cu excepția gurii de evacuare a eșapamentului, nu poate ieși în afara caroseriei, privită de sus.
- 11.1.16. Nu sunt permise nici un fel de apendice aerodinamice sub caroserie/șasiu.

11.1.17. DIMENSIUNI GENERALE

	Minim (mm)	Maxim(mm)
Ampatament	230	270
Ecartament	170	200
Lățime cu caroserie	175	205
Lungime cu caroserie și deportantă	360	460
Înălțime la plafonieră (cu un distanțier de 10mm sub șasiu)	120	175
Lungime aripă deportantă	125	200
Coardă aripă deportantă	30	40
Aripi laterale deportantă	25 x 40	
Aripă deportantă – în afara caroseriei		10
Lățime cauciuc :	față 26	spate 30

11.1.18. O aripă deportantă și un spoiler pot fi montate pe caroserie (dacă modelul original a avut mai multe, este permisă replicarea lor). Ele trebuie realizate dintr-un material flexibil și vopsite.

Aripa deportantă și spoilerul nu pot fi montate pe caroserie cu suporturi din sârmă. Ele trebuie fixate direct de caroserie și nu trebuie să depășească înălțimea și lățimea maxime ale caroseriei (incluzând și aripile laterale). Aripa deportantă trebuie montată în locul marcat de producătorul caroseriei. Aripa deportantă nu trebuie să iasă în afara caroseriei mai mult de 10mm, măsurat de la capota spate. Aripile laterale pot fi montate pe deportantă, dar ele trebuie să fie o reprezentare rezonabilă a celor de pe modelul original, să intre într-un dreptunghi de dimensiuni definite mai sus și să nu depășească în înălțime plafoniera caroseriei. Înălțimea la care este fixată aripa deportantă poate fi modificată, dar ea (inclusiv aripile laterale) nu trebuie să depășească în înălțime plafoniera caroseriei. Aripa deportantă (excluzând aripile laterale) trebuie să fie dintr-o singură bucată. Un „gurney strip” poate fi montat, dar să nu fie mai lat decât aripa deportantă și nu mai înalt de 5mm. Coarda totală a aripii deportante, cu „gurney strip” montat, este de 45mm.

11.1.19. JENȚI ȘI CAUCIUCURI

- Pot fi folosite cauciucuri vulcanizate sau din burete.
- Tratatamentul cauciucurilor cu aditivi este interzis.
- Roțile trebuie fixate cu șurub sau piuliță.
- Nu sunt permise sisteme de schimbare rapidă a roților.
- Nu este permis un sistem de schimbare automată a roților.

11.1.20. Combustibilul poate conține doar metanol (alcool metilic), ulei/lubrifianț și nitrometan. Greutatea specifică a amestecului nu poate fi mai mare de 0.87. Bazat pe densitatea normală a uleiului, această cifră dă un maxim de 16% nitrometan. Verificarea combustibilului se va face cu un dispozitiv Nitromax16, care se găsește în comerț.

11.1.21. Tubul antenei radio trebuie să fie flexibil. Nu este permis un tub din carbon, metal, etc.

11.1.22. Sunt permise doar 2 servomecanisme.

11.1.23. TELEMETRIE :

Nu este permisă folosirea nici unui echipament electronic pe model, cu excepția :

- a. 2 canale r/c la receptor, care vor fi folosite pentru controlul direcției și al accelerației/frânei ;

- b. un sistem pasiv de înregistrare a datelor referitoare la funcțiile modelului ;

- c. un sistem de cronometrare sau informare propriu care poate fi folosit doar până la sfârșitul antrenamentului controlat.

12. PENALIZĂRI

12.1. Arbitrii trebuie să dea un steag albastru verbal piloților mai lenți sau piloților care nu se mai află în același tur cu piloții care îi prind din urmă, pentru a-i obliga să se lase depășiți. Această atenționare este : *Atenție pilot (nume)*

- 12.2. Nerespectarea acestei atenționări va duce la o avertizare oficială, iar pilotul trebuie să efectueze un „Stop&Go” de 10 secunde. În timpul acestei opriri, arbitrul va administra avertizarea oficială direct pilotului. Dacă nu există posibilitatea chemării unui pilot pentru „Stop&Go”, arbitrul și/sau directorul de cursă va anunța o penalizare de 10 secunde.
- 12.3. Orice pilot care primește 2 (două) avertizări oficiale va fi imediat descalificat din cursa respectivă. După 3 (trei) avertizări, pilotul va fi exclus definitiv din concurs.
- 12.4. Așteptarea deliberată a altor modele va fi penalizată cu un „Stop&Go”. Directorul de cursă va anunța pilotul că comportamentul său a fost observat și că trebuie să alerge normal. Dacă pilotul nu se conformează, va fi descalificat imediat. Dacă nu există posibilitatea chemării unui pilot pentru „Stop&Go”, arbitrul și/sau directorul de cursă va anunța o penalizare de 10 secunde.
- 12.5. Obstrucționarea deliberată a altor modele în încercarea de a influența rezultatul unei curse va duce la descalificarea imediată.

SECȚIUNEA 3

Automodele de pistă cu motor electric scara 1/18, 1/12, 1/10 Track (1/12 Track si EB, 1/10 GT 2WD, PRO, 1/10 Electric Touring STOCK si Modified, 1/18 MICRO On-road), 1/28 MICRO On-road

1. FORMATUL CURSELOR

1.1. DURATA CURSELOR

Toate manșele de calificare și finalele vor fi de 8 minute la 1/12 și de 5 minute la 1/10 și 1/18, plus ultimul tur și timpul necesar completării acestuia, de maxim 30 de secunde.

La cursele de automodele cu motor electric desfășurate în aer liber, în caz de ploaie, se vor aplica prevederile clasei 1:8 Track pentru astfel de situații.

1.2. CALIFICĂRI

1.2.1. Cel mai bun timp al fiecărui pilot va determina poziția sa de start în manșele finale.

1.2.2. Vor fi 3 sau 5 manșe de calificări și 3 manșe finale corelat cu prevederile Regulamentului Competitional. Pentru stabilirea clasamentului înainte de finale se va lua în calcul cea mai buna mansa din 3 calificari sau cele mai bune 2 din 5 calificari prin insumarea rezultatelor (numar de tururi si timp).

1.2.3. Manșele de calificare vor fi compuse din minim 3 și maxim 10 piloți.

1.2.4. Rezultatele calificărilor vor fi folosite pentru a determina poziția inițială în toate finalele, cu primii 6-10 piloți în finala A, următorii 6-10 în finala B... și așa mai departe.

1.2.5. În timpul antrenamentelor controlate, piloții trebuie să fie pe podium cu emițătorul pornit, pentru verificarea interferențelor radio.

- 1.2.6. Procedura de calificări în caz de ploaie : vezi Secțiunea 1 - 6.
- 1.2.7. Pentru a acorda piloților șanse egale în timpul calificărilor, organizatorul trebuie să reaseze piloții în manșe corespunzătoare, după antrenamentul controlat, în funcție de rezultatul obținut sau în funcție de rezultatele anterioare în cazul în care nu se efectuează antrenamente cronometrate.
- 1.3. FINALE
- 1.3.1. La Campionatul Național vor fi minim 6 și maxim 10 modele în finale.
- 1.3.2. Modele vor lua startul de pe o grilă format F1, un singur model pe fiecare linie, cu 1,5 metri între linii. Pilotul aflat pe prima poziție își poate alege locul pe grilă: în stânga sau în dreapta.
- 1.3.3. Finala A va fi alergată de 3 ori. Se vor lua în calcul 2 manșe din 3. Clasamentele se vor stabili conform Regulamentului Activității Competiționale și cu sistemul de punctare (vezi **Anexa 5**).
 În cazul unei egalități (locul 1+3 cu locul 2+2), se va compara cea mai bună manșă a fiecăruia, iar pilotul cu manșa mai bună va fi declarat clasat mai bine decât celălalt. În cazul în care egalitatea continuă, se vor compara rezultatele din manșa următoare ca valoare.
Dacă piloții care sunt la egalitate au rezultate identice (de exemplu se poziționează pe locurile 1 și 2 dar în finale diferite), departajarea acestora se va face prin compararea rezultatelor tehnice (număr de tururi și timp) ale finalei cu poziția cea mai bună (respectiv locurile 1). În cazul în care egalitatea continuă, se vor compara rezultatele tehnice de la finala inferioară ca rezultat (respectiv locurile 2).
- 1.3.4. Modelele care nu trec linia de start/sosire în timpul prescris, vor fi înregistrate cu numărul de tururi realizate până în acel moment.
- 1.3.5. Fiecare manșă a finalei va fi considerată o cursă separată.
- 1.3.6. Finalele se vor alerga de la lente la rapide (...C,B,A).
- 1.3.7. Finalistul „A” cu cel mai mare număr de puncte va fi declarat „Campion Național” sau câștigător al etapei. Dacă finala „A” nu poate fi completată, rezultatele vor fi cele determinate în urma manșelor de calificări.
- 1.3.8. Motoarele primilor 3 clasări pot fi demontate pentru a se verifica respectarea cerințelor tehnice din regulament.
- 1.3.9. Finalele vor fi urmate de ceremonia de premiere.
- 1.4. PROGRAM ORAR
- Ziua I-a, vineri :
- orele 9 - 12 : antrenamente libere pe pistele de concurs ;
 - orele 12 - 18 : antrenamente oficiale, definitivarea înscrierilor și inspecție tehnică a automodelor și a aparatelor RC.
 - orele 18 - 19 : întvedere cu conducătorii de echipe.
- Ziua a II-a, sâmbătă :
- orele 8:30 – 8:45 : antrenament liber ;
 - orele 9:00 – 20:00 : curse de calificări pe clase de automodele.
- Mansa I seniori va fi succedată la interval de 10 minute de Mansa I juniori/ clasa respectivă, indiferent dacă juniorul concurează cu un automodel care aparține unui senior.

Ziua a III-a, duminică :

- orele 8:30 – 8:45 : antrenament libere ;
- orele 9:00 - 14 : curse finale pe clase de automodele, in ordinea juniori / seniori pentru fiecare clasa. Ordinea finalelor va fi descrescatoare : ...C,B,A ;
- orele 14 - 15 : ceremonia de premiere.

-
- 1.- 6. Finala A – 3 manse, conteaza cele mai bune 2
 - 7.- 12. Finala B – 3 manse, conteaza cele mai bune 2
 - 13. – 18. Finala C – 3 manse, conteaza cele mai bune 2
 - 19. – 24. Finala D – 3 manse, conteaza cele mai bune 2

- In cazul in care o etapa se desfasoara la patru clase de concurs, sau la care participa un numar mare de competitori, organizatorul poate solicita Comisiei federale de automodelism, organizarea etapei in patru zile, incepand cu ziua de joi, astfel vinerea devenind a doua zi de concurs. In acest caz cursele se vor desfasura incepand de vineri orele 9.00.

1.5 PROCEDURA DE CONCURS ÎN CAZ DE PLOAIE (articol nou preluat de la termice)

- 1.5.1 In cazul in care competitia se desfasoara pe timp nefavorabil (ploaie), pe fișele de arbitraj, directorul de cursă trebuie să treacă mențiunea “Cursă pe ploaie”.
- 1.5.2 Cursele sunt considerate pe ploaie dacă pe pistă este apă sau umezeală și este clar că modelele nu pot evolua la întreaga lor capacitate. Directorul de cursă poate decide amânarea calificărilor dacă consideră că acestea pot fi reluate în timp util și/sau se întrevad posibilitati de imbunatatire a vremii.
- 1.5.3. Daca in timpul desfasurarii cursei conditiile meteo se modifica substantial (ploaie torentiala) directorul de concurs poate opri cursa. Daca din cursa s-a alergat mai puțin de 1/3 din timpul alocat cursei, startul se reia de la zero, directorul de concurs avand obligatia stabilirii unui interval de timp necesar pregătirii automodelilor pentru reluarea cursei. Daca din cursa s-a alergat mai mult de 1/3 din timpul alocat cursei, directorul de concurs poate opri cursa, rezultatele finale fiind cele din momentul opririi cursei.
- 1.5.4. In conditii meteo periculoase (descarcari electrice, vant puternic, furtuna) nu se vor desfasura activitati pregatitoare sau competitionale. Organizatorul, antrenorii si sefi de delegatii sunt responsabili de viata si securitatea sportivilor lor si a membrilor delegatiilor.

2. CARACTERISTICILE TRASEULUI

- 2.1. Pentru cursele în sală, suprafața va fi mochetă țesută, cu îmbinările netede, fixată corespunzător de podea. Pentru cursele în aer liber, vor fi permise doar suprafețe netede.
- 2.2. Dimensiuni pentru traseele de sală : lățime minimă a traseului : 2 metri între mantinele. La linia de start, traseul trebuie să aibă minim 3 metri lățime, până la

- primul viraj. Mantinele trebuie să aibă culoare albă sau galbenă, lățimea minimă 2.5cm și să fie la cel puțin 20cm depărtare de marginea pistei.
- 2.3. Lungime minimă : 120 metri.
 - 2.4. Distanță maximă : cel mai îndepărtat punct de pe traseu să nu fie la mai mult de 40 metri depărtare de podiumul de pilotaj.
 - 2.5. Desenul traseului trebuie să includă atât viraje pe stânga cât și pe dreapta și cel puțin o linie dreaptă.
 - 2.6. Mantinele trebuie să poată opri modelele care au ratat un viraj sau au scăpat de sub control ; ele trebuie să împiedice tăierea virajelor sau intrarea pe alte porțiuni ale circuitului. Intervenția ridicătorilor trebuie redusă prin folosirea de obstacole netede, ca discuri sau conuri, cu înălțimea maximă de 2.5cm.
 - 2.7. Cronometrare : preferabil într-o zonă lentă a traseului, pentru a permite măsurători exacte.
 - 2.8. Pozițiile ridicătorilor, bazate pe numerele de pe modele, trebuie poziționate la distanțe egale de-a lungul conturului exterior al pistei.
 - 2.9. La toate competițiile oficiale trebuie asigurată tensiune de 220V, cu o priză la fiecare 4 piloți, în apropiere de zona boxelor. Trebuie luate toate măsurile de siguranță.

3. PROCEDURA DE CURSĂ

- 3.1. **DIRECTORUL DE CURSĂ**
 - 3.1.1. Are autoritate absolută la cursă.
 - 3.1.2. Trebuie să fie prezent la cronometraj în timpul antrenamentelor controlate și al curselor, doar dacă nu e prezent Directorul adjunt.
- 3.2. **PROCEDURA DE START**
 - 3.2.1. Va exista un decalaj de minim 2 minute între 2 serii și minim 45 minute între 2 manșe consecutive ale oricărui pilot.
 - 3.2.2. Piloții vor fi atenționați înainte de începerea procedurii de start.
 - 3.2.3. În manșele de calificare și finale, startul va fi dat după numărătoarea inversă de 10 secunde, printr-un semnal audio, la un interval de 1-5 secunde de la sfârșitul numărătorii inverse.
 - 3.2.4. În prima manșă de calificare startul va fi dat din grila în cazul cronometrajului automat și în linie în cazul cronometrajului manual, în continuare din grilă.
 - 3.2.5. La finale, startul se va da din grilă.
- 3.3. **PROCEDURA DE RESTART**
 - 3.3.1. Directorul de cursă poate cere un restart în timpul primului tur.
 - 3.3.2. Dacă o cursă este oprită după completarea primului tur, restartul se va da după o perioadă necesară încărcării acumulatorilor.
 - 3.3.3. Un start furat nu este un motiv de restart.
- 3.4. **INSPECȚIA TEHNICĂ** Modelele trebuie prezentate la inspecția tehnică înaintea începerii curselor (calificări și finale). După inspecție modelele vor fi duse de mecanic direct la grila de start fără a mai trece pe la standuri (încalcarea acestor prevederi duce la descalificarea pilotului din cursa respectivă). La solicitarea directorului de cursă se pot face verificări tehnice oricând în timpul concursului.

- 3.5. **PODIUMUL DE PILOTAJ**
Piloții trebuie să stea pe podium la pozițiile indicate, conform numărului de pe model până la finalizarea cursei. Parasirea podiumului de pilotaj înainte de terminarea cursei se penalizează cu pierderea rezultatului tehnic din cursa respectivă.
- 3.6. **RIDICĂTORI**
Doar piloții sau mecanicii lor, vor fi ridicători la seria următoare celei în care au alergat. La prima serie, ridicători vor fi piloții sau mecanicii din ultima serie. Numai cu aprobarea directorului de cursă, pilotul poate fi înlocuit la ridicare de mecanicul său.
- 3.7. **PENALIZĂRI**
1. **START**
Startul furat (oricare parte a modelului atinge linia de start) va fi penalizat cu un „Stop&Go”. Timpul de staționare la „Stop&Go” va fi de 10 secunde. Această penalizare este dată de starter sau de arbitrul cronometrilor și trebuie anunțată imediat după start. Penalizarea va fi marcată pe foile de arbitraj
 2. **RIDICĂTORI**
Neprezentarea pe post de ridicător : pierderea celui mai bun timp din concurs.
 3. **TĂIEREA VIRAJELOR**
Penalizări în timp, corespunzătoare gravității faptei.
 4. **CAUCIUCURI**
Folosirea unui cauciuc / substanță de curățat / aditiv, specific menționate ca nepermise : descalificarea din concurs.
 5. **INSPECȚIA TEHNICĂ**
Nerespectarea caracteristicilor tehnice regulamentare : pierderea rezultatului din manșa respectivă. Ducerea modelului la standuri după verificarea tehnica efectuată înainte de cursă – pierderea dreptului de a participa în manșa respectivă.
- 3.8. **REZULTATE**
- 3.8.1. Rezultatele calificărilor vor fi publicate după fiecare manșă.
- 3.8.2. Rezultatele tuturor finalelor vor fi publicate cu 10 minute înaintea ceremoniei de premiere.
- 3.9. **PREMII**
Vor exista premii pentru primii 3 clasificați din finala „A” și pentru primele 3 echipe, pe clase și categorii de vârstă.
- 3.10. **CEREMONIA DE PREMIERE**
Premiile vor fi acordate la încheierea concursului.

4. REGULI GENERALE

- 4.1. Esența acestui sport sunt cursele de modele controlate prin radiocomandă, deci modelele trebuie să fie realiste, iar la intrarea într-un concurs, caroseria trebuie să fie complet vopsită și finisată.
- 4.2. Toate modelele cu cockpit deschis trebuie să aibă o figură realistă a pilotului, montată în poziție corespunzătoare, pe toată durata curselor.
- 4.3. Caroseria și șasiul trebuie să fie fixate împreună tot timpul cât modelul este pe pistă.
- 4.4. Decupările roților trebuie tăiate, dacă pe modelul original erau așa.
- 4.5. Caroseria nu poate fi tăiată mai sus de linia inferioară a detaliilor.
- 4.6. Toate caroseriile cu cockpit închis trebuie să aibă parbrizele transparente – parbrizele deschise sau tăiate nu sunt permise decât în cazul în care prototipul era așa.
- 4.7. Geamurile laterale sau spate trebuie să rămână transparente.
- 4.8. Decupările din caroserie trebuie să fie realizate la scară.
- 4.9. Decupările pentru montarea caroseriei și pentru antenă vor avea o toleranță de maxim 10mm.
- 4.10. Nici o parte a șasiului, roților, cauciucurilor sau altor echipamente nu poate ieși în afara caroseriei, exceptând spatele ei (excepție : modelele de Formula sau cele cu caroserii tăiate și motorul la vedere). În special servomecanismele, receptorul, acumulatorii sau servo-saver-ul nu pot ieși în afara caroseriei.
- 4.11. Antenă rigidă : poate fi montată pe model, dar trebuie să aibă la capăt o buclă de cel puțin 4.75mm diametru sau o bilă de 8mm diametru.
- 4.12. Toate modelele trebuie să aibă numere de identificare, în cel puțin 3 locații, astfel încât să poată fi văzute de pe laterale și din față.
- 4.13. **ARIPI DEPORTANTE**
Definiție : O aripă deportantă este un obiect separat, atașat modelului.
- 4.14. **SPOILERE**
Definiție : Un spoiler este format în caroserie.
Dimensiunile spoilerului și ale părților sale laterale trebuie să se încadreze în cele ale caroseriei.
- 4.15. Parașocurile nu sunt obligatorii. Dacă acestea sunt montate pe modele, ele trebuie construite astfel încât să minimizeze riscul de accidente pentru persoane.
 - a. La parașocurile din sârmă, diametrul acestora poate fi între 2.5 și 4mm.
 - b. Parașocurile contruite din materiale sub formă de placă vor avea grosimea de minim 2.5mm și maxim 6.5mm. Toate marginile exterioare vor fi rotunjite.
 - c. Parașocurile din materiale nedeformabile, ca metal, plastic rigid, placaj, etc., nu sunt permise.
 - d. Toate modelele pot avea un parașoc posterior, care trebuie să fie poziționat în spatele roților spate.
 - e. Parașocul anterior trebuie să fie paralel cu suprafața de rulare, în toate direcțiile.
- 4.16. Cauciucurile trebuie să fie negre, cu excepția detaliilor de pe talon. Jențile și cauciucurile nu trebuie realizate din materiale care să afecteze suprafața de

rulare. Este permisă folosirea numai a substanțelor speciale pentru creșterea aderenței care nu prezintă miros.

- 4.17. Piulițele roților sau axele nu pot ieși în afara roților mai mult de 1.5mm. Janta nu poate ieși mai mult de 1.5mm în afara cauciucului (neacoperită de cauciuc). Dacă se folosesc capace pentru roți, acestea trebuie fixate cu un șurub sau o agrafă.
- 4.18. Pe pistele de mochetă este obligatorie o gardă la sol de minim 3mm pentru 1/18 și 1/12, respectiv minim 5mm pentru 1/10, măsurată la startul fiecărei manșe.
- 4.19. Este responsabilitatea competitorilor să demonstreze că modelele lor sunt conforme cu regulamentul.
- 4.20. Nici un model nu va fi construit astfel încât să provoace vătămări persoanelor sau altor modele.
- 4.21 **Incepand cu anul competitional 2014, incarcarea acumulatorilor LiPo in saci speciali devine obligatorie.**

5. ACUMULATORI

- 5.1. Sunt permisi acumulatori NiCd , NiMH. Pentru clasa 1/18 se poate folosi orice tip de celule cu tensiunea nominală de 1.2V, dar numai NiCd sau NiMH. Pentru clasele 1/12 și 1/10 se vor folosi celule tip Sub-C, cu dimensiunile : 23mm diametru, 43mm lungime. Tensiunea nominală a fiecărei celule va fi de 1.2V. La aceste dimensiuni sunt acceptate toleranțele de producție. Se pot folosi la toate clasele de concurs acumulatori LiPO protejați HARD CASE , (racing pack) având tensiunea nominală de 7,4 V. fara limita de capacitate.
- 5.2. Acumulatorii nu pot fi schimbați sau încărcăți în timpul unei manșe.
- 5.3. Este permisă folosirea unor acumulatori suplimentari, numai pentru alimentarea aparatului radio de pe model.

6. MOTOARE

Toate automodele de pistă cu motor electric pot fi echipate cu motoare BRUSHLESS, fara limita la infasurari, exceptie facand clasa 1/10 touring stock.

In cadrul clasei 1/10 TOURING STOCK se poate alerga la alegere cu urmatoarele motoare:

- 1. Motor BRUSHED 17 T**
- 2. Motor BRUSHLESS 13.5 T**

MOTOARE CU PERII

- 6.1. Definiția generală a unui Motor Modificat si STOCK :
- Stator :
Diametrul statorului este de maxim 36.02mm. Lungimea maximă 53mm, măsurată de la fața de montare până la extremitatea sa, fără a considera firele sau conectorii.
- Magneți :
Doar magneți ceramici (nu este permisă folosirea de magneți din cobalt sau din pământuri rare). Curentul va trece la rotor prin 2 perii.
- Rotor :
6.2. Diametrul axului : 3.175mm (0.125 inch). Sunt admise toleranțele de producție. Rotorul va avea 3 poli, cu înfășurări. Lungimea minimă a unui pol de înfășurare este de 21mm, cea maximă de 22.8mm (fără epoxy). Nu sunt permise rotoare „tăiate” (cu decupări). Tolele unui pol trebuie să fie una după alta, fără loc între ele. Grosimea unei tole este de 0.35 +/- 0.05mm, iar numărul maxim de tole dintr-o laminare este de 63. Pentru înfășurări se va folosi doar sârmă de cupru.
- 6.3. Un minim de XX înfășurări continue / pol este permis (va fi verificat printr-un test de inductanță). Numărul de înfășurări pentru fiecare clasă este definit în tabelul de mai jos :
- XX pentru 1/12 = 1
XX pentru 1/10 PRO si Touring Modified= 1
XX pentru 1/10 Touring STOCK = 17
- Rotorul trebuie să prezinte în permanență marcajul aplicat de producător, care indică numărul de înfășurări și numele producătorului. Motoarele fără aceste marcaje vor fi declarate ilegale. Marca de pe rotor trebuie să fie aceeași cu marca de pe carcasa motorului.

MOTOARE FARA PERII

- Definitia generala a unui motor fara perii, cu sau fara senzori.
- 6.4. Motorul trebuie sa fie rebuidable. Rulmentii sunt permisi.
- 6.5. Daca motorul este cu senzori:
- trebuie sa foloseasca un conector cu sase fire de tip JST ZH model nr. ZHR-6 sau echivalent cu 6JST, nr. SZH-002T- contacteP0.5 26-28 AWG sau echivalent.
 - ordinea firelor este urmatoarea: firul #1 – negru (la masa); firul #2 – portocaliu (faza C); firul #3 – alb (faza B); firul #4 – verde (faza A); firul #5- albastru (controlul temperaturii, termistor 10 K la masa); firul #6 – rosu (+5.0 volti CC +/- 10%)
- 6.6. Variatorul de turatie trebuie sa foloseasca un conector de tip JST marcat clar cu A,B,C pentru fiecare faza.

6.7. Date tehnice:

Stator

Diametrul statorului este de maxim 36.02 mm si minim 34.00 mm.

Lungimea este de maxim maximă 53.00 mm si minim 50.00 mm, măsurată de la fața de montare până la extremitatea sa, fără a considera firele sau conectorii.

Gaurile de montare ale motorului trebuie sa fie la 25.00 – 25.40 mm fata de centru.

Daca sunt utilizate tole acestea trebuie să fie una după alta, fără loc între ele.

Lungimea minimă a unui pol de înfășurare este de 19.30 mm, cea maximă de 21.00 mm. Diametrul minim al unui pol este de 12.50 mm, maxim 16.00 mm.

Grosimea unei tole este de 0.35 +/- 0.05 mm. Toate tolele trebuie sa fie din acelasi material.

Statorul va avea 3 infasurari (faze) in Y. Stator cu infasurari DELTA nu este permis. Pentru înfășurări se va folosi doar sârmă de cupru. La acest tip de motor nu exista limita de infasurari.

Rotor

Diametrul axului : 3.175mm (0.125 inch). Sunt admise toleranțele de producție.

Sunt premise numai rotoare cu magneti din Neodymium sau Ferrite. Lungimea maxima a magnetului este de 27.00 mm, minima 23.00 mm. Diametrul minim al magnetului este de 12.00 mm si maxim de 15.50 mm.

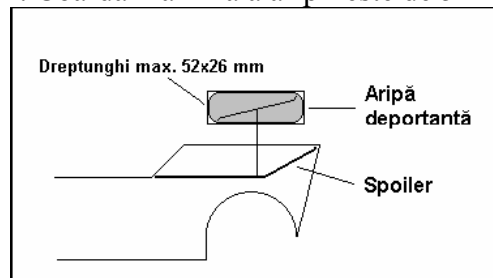
Toate motoarele trebuie sa aiba logo-ul original al producatorului.

7. **CLASA 1/12**

7.1. Caroseria trebuie să fie o replică a unei mașini de cursă, în toate aspectele. Esența sportului este competiția între reprezentări realiste ale unor mașini de cursă. Vor fi permise doar reprezentări ale mașinilor care aleargă în campionatele GTP / Grupa C / World Sports Cars / GT clasele GT1 și GT2.

7.2. Lățimea maximă a unui model va fi de 172mm, incluzând caroseria, parașocul, aripa deportantă și roțile.

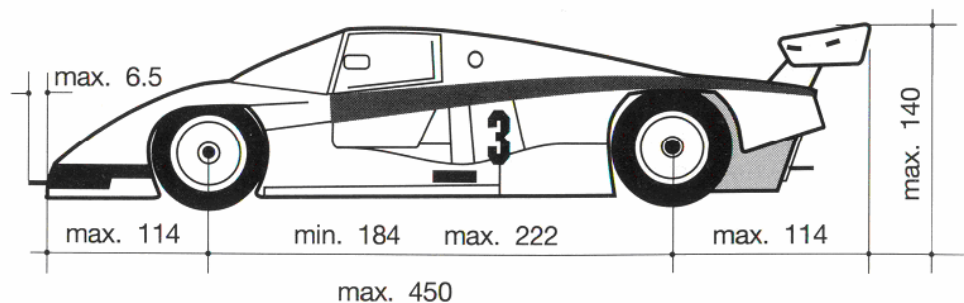
7.3. Aripa deportantă poate avea lățimea de maxim 52mm și înălțimea de maxim 26mm, incluzând și aripioarele laterale. Lungimea maximă a aripii deportante este de 172mm. Coarda maximă a aripii este de 51mm.



7.4. Laterale spoiler : lungime maximă 102mm, înălțime maximă 25mm. Aceste dimensiuni includ părțile vacumate din caroserie.

- 7.5. Spoiler : înălțime maximă spoiler 25mm, lungime maximă 35mm. Aceste dimensiuni includ părțile vacuate din caroserie.
- 7.6. Parașoc : pe laterale poate ieși în exteriorul caroseriei 6.5mm, dar să se încadreze în lățimea de 172mm. În față, poate ieși exteriorul în caroseriei 13mm, dar trebuie urmeze conturul caroseriei.
- 7.7. Diametrul jenților este de minim 29mm și maxim 38mm (incluzând toate părțile roții care nu sunt din cauciuc).
- 7.8. Lățimea minimă a cauciucurilor este de 13mm, iar cea maximă de 38mm. Diametrul roții nu este impus. Lățimea maximă se măsoară în cel mai lat punct al roții. Diametrul roții trebuie păstrat măcar pe lățimea minimă a ei. Dimensiunile roților se măsoară la începutul fiecărei manșe.
- 7.9. Doar o aripă deportantă poate fi montată pe model (dacă originalul nu a avut mai multe). A doua aripă (dacă e cazul) trebuie să fie la scară, cu toleranțe de maxim 10% și să poziționată conform originalului. Între aripa deportantă și caroserie trebuie să fie cel puțin 6.5mm (exceptând lateralele spoilerului).
- 7.10. Greutatea minimă, cu modelul gata de start dar fără echipamentul de cronometrare, este de 890g. Greutatea modelului nu trebuie să coboare sub această limită în nici un moment al cursei. Variațiile de greutate datorate stricăciunilor apărute în timpul cursei nu vor fi luate în considerare. Greutatea echipamentului de cronometrare se va adăuga la această greutate minimă. Dacă pilotul folosește un sistem de cronometrare individual, greutatea minimă va fi de 912g.
- 7.11. Decupările pentru roți vor fi cu cel mult 15mm mai mari decât diametrul roții. Ele trebuie decupate dacă modelul original era așa.

1/12 On-Road
Dimensiuni generale



8. CLASA 1/10 SPORTS PROTOTYPE – PRO10

- 8.1. Vor fi folosite caroserii replică ale mașinilor din campionatele GTP / Grupa C / World Sports Cars / GT clasele GT1 și GT2. Spatele caroseriei poate fi decupat, dar profilul lateral trebuie să rămână. Parașocul poate ieși în exterior, în față și

pe laterale, maxim 6.5mm, dar dimensiunile sale trebuie să se încadreze în dimensiunile maxime ale modelului.

8.2. SPECIFICAȚII TEHNICE

8.2.1. Dimensiunile jenților

Diametru minim 40mm maxim 51mm

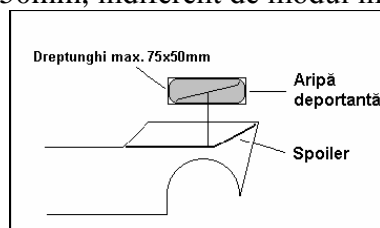
Lățime minim 19mm maxim 51mm

8.2.2. Cauciucuri

Lățime minim 19mm maxim 51mm

8.2.3. Aripă deportantă și spoiler

Materialul adăugat spoilerului caroseriei este considerat drept lateralele spoilerului. Acesta trebuie să respecte dimensiunile maxime ale aripii deportante, de 75x50mm, indiferent de modul în care este montat pe caroserie.



Este permisă folosirea doar a unei aripi deportantă sau a unui spoiler. Extensii ale spoilerului (guerney-strip) sunt permise, dacă nu au lungimea mai mare de 10mm și împreună cu spoilerul se încadrează în coarda maximă de 51mm.

Lățime maximă 230mm

Coardă maximă 75mm

Laterale – înălțime maximă 50mm

Laterale – lățime maximă 75mm

Aripa deportantă are dimensiunile : lungime maxim 75mm, înălțime maxim 50mm, incluzând aripile laterale.

Nu se poate utiliza mai mult de un nivel suplimentar pe aripa deportantă. Spoilere pot fi montate pe caroserie pentru a da o coardă de maxim 51mm, incluzând spoilerul original.

8.2.4. Dimensiunile generale ale modelului :

Lungime totală – maxim 560mm

Lățime totală – maxim 250mm

Ampatament – maxim 280mm

Ampatament – minim 228mm

Greutate – minimă 1.2 kg (fără echipament cronometrare)

8.2.5. Modelele vor avea tracțiunea doar pe 2 roți. Nu este permisă tracțiunea integrală sau pe puntea față.

8.2.6. Este permisă folosirea suspensiei independente față, cu o cursă de maxim 15mm măsurată la marginea exterioară a roții.

8.2.7. Toate modelele vor avea un ax spate plin sau tubular. Diferențialele sunt permise. Suspensia spate independentă nu este permisă.

9. CLASA 1/10 ELECTRIC TOURING CARS

9.1. CAROSERII

Caroserii Touring Car (berlină), versiuni cu 2 sau 4 uși, ce reprezintă mașinile care aleargă în campionatele International 2Lt Touring Series. Nu sunt permise caroserii GT sau Sports Cars.

9.2. Caroseriile vor fi reprezentări la scara 1/10 ale originalelor. Caroseriile nu se vor tăia sub linia inferioară a parașocului la față, iar la spate sub linia inferioară a ușilor. Nu sunt permise nici un fel de găuri în caroserie, cu excepția celor pentru fixarea pe șasiu, pentru antenă și pentru echipamentul de cronometrare (ex. : fără geamuri tăiate).

9.3. O aripă deportantă poate fi fixată pe partea din spate a caroseriei, dar nu pe plafonieră sau deasupra liniei acestuia. Caroseria și aripa deportantă trebuie să fie reprezentări rezonabile ale originalului. Partea anterioară a aripii deportante nu trebuie să fie în fața suporturilor aripii deportante.

Coardă maximă 40mm

Lățime maximă 190mm

Capete aripă deportantă 40 x 25mm maxim

Aripa deportantă poate ieși în spatele caroseriei maxim 10mm.

9.4. SPECIFICAȚII TEHNICE

9.4.1. Toate modelele trebuie să aibă suspensii independente pe toate cele 4 roți (nu sunt permise modelele PRO10).

9.4.2. DIMENSIUNI :

Lățime maximă totală (cu caroserie) 200mm

Ecartament maxim 190mm

Înălțime minimă (plafonieră) 115mm (gata de start)

Ampatament maxim 270mm

Greutate minimă - 1350g – cu acumulatori LiPo

- 1400g – acumulator 5 elemente NiMh

- 1450g – acumulator 6 elemente NiMh

(fără echipament cronometrare)

9.4.3. CAUCIUCURI

Sunt permise doar cauciucuri vulcanizate (nu din burete).

Diametru jantă (fără nervuri) - maxim 50mm

Lățime cauciuc – maxim 26mm

Lățime cauciuc – minim 18mm

Pentru pistă uscată se va folosi un cauciuc slick. Pentru pistă udă, se poate folosi un cauciuc cu model, dar numai când acest lucru este permis de către Directorul de cursă.

9.4.4. Nu este permisă folosirea de transmisii cu mai multe rapoarte (cutii de viteză).

9.4.5. Nu este permisă folosirea unui dispozitiv antipatinare.

9.4.6. MOTOARE

Sunt permise atât motoare cu perii cat si fara perii, conform cu specificatiile mentionate la CAP. 6 “MOTOARE”.

10. CLASA 1/18 MICRO

- 10.1. Caroseria trebuie să fie o replică la scara 1/18 a unui automobil real sau prototip.
- 10.2. Caroseriile nu se vor tăia sub linia inferioară a parașocului la față, iar la spate sub linia inferioară a ușilor. Nu sunt permise nici un fel de găuri în caroserie, cu excepția celor pentru fixarea pe șasiu, pentru antenă și pentru echipamentul de cronometrare (ex. : fără geamuri tăiate).
- 10.3. O aripă deportantă poate fi fixată pe partea din spate a caroseriei, dar nu pe plafonieră sau deasupra liniei acestuia. Caroseria și aripa deportantă trebuie să fie reprezentări rezonabile ale originalului. Partea anterioară a aripii deportante nu trebuie să fie în fața suporturilor aripii deportante.
- 10.4. **SPECIFICAȚII TEHNICE**

Se pot folosi automodele în a căror carte tehnică, constructorul specifică apartenența acestora la clasa 1/18, respectând condiția de 165 mm ampatament.
- 10.4.1. **DIMENSIUNI**

Ampatament – maxim 165mm
- 10.4.2. **CAUCIUCURI**

Sunt permise cauciucuri vulcanizate sau din burete.
- 10.4.3. Nu este permisă folosirea de transmisii cu mai multe rapoarte (cutii de viteză).
- 10.4.4. Nu este permisă folosirea unui dispozitiv antipatinare.
- 10.4.5. **MOTOARE**

Se vor utiliza motoare din seriile 180 - 300, cu perii sau fără perii, în configurația dată de producător.

11. SISTEME ȘI MECANISME DE AJUTORARE A PILOȚILOR

- 11.1. Obiectivul acestei reguli este de a asigura că această clasă este un test al abilității piloților, de aceea ea încearcă limitarea sistemelor de ajutor care pot fi folosite. Controlul tracțiunii, suspensia activă și direcția prin giroscop nu sunt permise. Senzorii montați pe model cu scopul măsurării cursei suspensiei, vitezei roții sau patinajul cauciucului, în timp ce modelul este în mișcare, nu sunt permisi.
- 11.2. Dacă un sistem mecanic sau electronic nu este trecut expres mai jos, el nu este permis la nici una din clasele de electrice de pistă.

Un diferențial poate include un mecanism pentru repartizarea cuplului motor pe fiecare axă. Acest mecanism trebuie să permită doar reglarea mecanică, în timp ce modelul nu este în mișcare.

Un variator de turație mecanic sau electronic poate include un sistem mecanic sau electronic de limitare a curentului/voltajului care trece din acumulatori la

- motor. Setarea sau programarea unui asemenea sistem trebuie să poată fi făcută numai când modelul este staționar. Modificarea reglajului sau a programului nu este permisă în timpul unei curse.
- 11.3. Receptoarele de radiocomandă de pe modele trebuie să aibă numai 2 mecanisme conectate (în mod normal, servomecanismul de direcție și variatorul de turație) plus un sistem opțional de alimentare a receptorului. Folosirea altor canale pentru a recepționa semnale electrice de la senzori aflați pe model este interzisă.
- 10.4. Orice pilot care încalcă regulile mai sus prezentate va fi descalificat din competiția respectivă.

SECȚIUNEA 4

Automodele off-road cu motor electric 1/10 2wd,4wd

1. FORMATUL CURSELOR

- 1.1. Toate manșele de calificări și finalele vor avea durata de 5 minute, plus timpul necesar încheierii ultimului tur, de maxim 40 secunde.
- 1.2. Campionatele Naționale se vor desfășura atât pentru clasa 2wd, cât și pentru clasa 4wd.
- 1.3. Vor fi 3 sau 5 manșe de calificări și 3 manșe finale corelat cu prevederile Regulamentului Competitional. Pentru stabilirea clasamentului înainte de finale se va lua în calcul cea mai buna mansa din 3 calificari sau cele mai bune 2 din 5 calificari prin insumarea rezultatelor (numar de tururi si timp).
- 1.2.3. Manșele de calificare vor fi compuse din minim 3 și maxim 10 piloți.
- 1.2.4. Rezultatele calificărilor vor fi folosite pentru a determina poziția inițială în toate finalele, cu primii 6-10 piloți în finala A, următorii 6-10 în finala B... și așa mai departe.
- 1.4. Modelele care nu trec linia de start/sosire în timpul prescris, vor fi înregistrate cu numărul de tururi completat până în acel moment.
- 1.5. În timpul antrenamentelor controlate, piloții trebuie să fie pe podium cu emițătorul pornit, pentru verificarea interferențelor radio.
- 1.6. Organizatorul stabilește programul orar pentru toate cursele.
- 1.7. CALIFICĂRI
- 1.7.1. Se organizează 3 sau 5 manșe de calificări corelat cu prevederile Regulamentului Competitional
- 1.7.2. Seriile vor avea minim 3 și maxim 10 piloți, preferabil fiind ca numărul de piloți să fie egal în toate seriile.
- 1.7.3. Modelele vor lua startul de la linie în cazul cronometrajului manual ex.Allycat și în grila în cazul cronometrajului automat.
- 1.7.4. Directorul de cursă va forma seriile pentru calificări.
- 1.7.5. Cel mai bun rezultat al fiecărui pilot va determina poziția sa de start în manșele finale. Rezultatele calificărilor vor fi folosite pentru a determina poziția inițială

în toate finalele, cu primii 6-10 piloți în finala A, următorii 6-10 în finala B... și așa mai departe.

1.8. FINALE

1.8.1. Se organizează 3 manșe finale.

1.8.2. La Campionatul Național vor fi minim 6 și maxim 10 modele în finale. Toți piloții vor alerga în finale.

1.8.3. Modelele vor lua startul de pe o grilă format F1.

1.8.4. Pilotul aflat pe prima poziție își poate alege locul pe grilă : în stânga sau în dreapta.

1.8.5. Fiecare manșă a finalei va fi considerată o cursă separată.

1.8.6. Finalele se vor alerga de la lente la rapide (...C,B,A).

1.8.7. Pentru întocmirea clasamentului final, se vor lua în calcul cele mai bune 2 manșe din 3.

1.8.8. Câștigătorul, determinat prin combinarea finalelor „A”, va fi declarat „Campion”. Dacă finala A nu poate fi completată, rezultatele vor fi cele determinate în urma manșelor de calificări.

Clasamentele se vor stabili conform Regulamentului Activității Competiționale și cu sistemul de punctare (vezi **Anexa 5**).

În cazul unei egalități (locul 1+3 cu locul 2+2), se va compara cea mai bună manșă a fiecăruia, iar pilotul cu manșa mai bună va fi declarat clasat mai bine decât celălalt. În cazul în care egalitatea continuă, se vor compara rezultatele din manșa următoare ca valoare.

Dacă piloții (aflați în aceeași serie finală), care sunt la egalitate, au rezultate identice (de exemplu se poziționează pe locurile 1 și 2 dar în curse finale diferite), departajarea acestora se va face prin compararea rezultatelor tehnice (număr de tururi și timp) ale finalei cu poziția cea mai bună (respectiv locurile 1). În cazul în care egalitatea continuă, se vor compara rezultatele tehnice de la finala inferioară ca rezultat (respectiv locurile 2).

1.8.9. Motoarele primilor 3 clasări pot fi demontate pentru a se verifica respectarea cerințelor tehnice din regulament.

2. CARACTERISTICILE TRASEULUI

2.1. Caracteristici generale : conform Secțiunea 3.

2.2. Dimensiuni :Lungime - minim 100m

Lățime culoar - minim 2,5m

2.3. Desenul traseului trebuie să includă atât viraje pe stânga cât și pe dreapta și cel puțin o linie dreaptă.

2.4. Spiritul curselor off-road trebuie păstrat (nu sunt acceptate trasee de on-road modificate).

2.5. Pentru calificări, linia de start trebuie să fie la cel puțin 6m de următorul viraj, iar cea de sosire, la cel puțin 8m de virajul anterior.

Pentru finale, linia de start trebuie amplasată pe linia dreaptă a traseului. Ea trebuie să fie accesibilă fără a trece peste o altă parte a traseului.

- 2.6. Linia de start, de culoare albă sau galbenă și lățime minimă 5cm, va acoperi toată lățimea traseului și barierele sale. Pentru finale vor fi desenate boxe colorate.
- 2.7. Modelele trebuie împiedicate să ajungă în alte porțiuni ale traseului.

3. PROCEDURA DE CURSĂ

3.1. DIRECTORUL DE CURSĂ

- 3.1.1. Are autoritate absolută asupra competiției.
- 3.1.2. Trebuie să fie prezent la cronometraj în timpul antrenamentelor controlate și al curselor, doar dacă nu e prezent Directorul adjunt.

3.2. COMPORTAMENTUL PILOȚILOR

- 3.2.1. Imediat ce acest lucru este permis de oficiali, ridică emițătorul, pornesc modelul și îl duc la linia de start. Sunt 2 minute între 2 serii consecutive.
- 3.2.2. După terminarea manșei, ridică modelul și îl opresc. Returnează emițătorul și echipamentul de cronometrare.

3.3. PROCEDURA DE START

- 3.3.1. Vor fi minim 10 minute între 2 starturi consecutive.
- 3.3.2. Timpul până la start va fi anunțat, înainte de fiecare manșă de calificare sau finală, astfel :
 - 1 minut până la start
 - 30 secunde până la start
 - 10 secunde până la start

- 3.3.3. Modelele vor lua startul de la linie în cazul cronometrajului manual ex. Allycat și în grila în cazul cronometrajului automat
Cu 10 secunde înainte de start, modelele trebuie lăsate libere pe linia de start. Nu mai pot fi aduse la start modele după anunțarea a „10 secunde până la start”.
Modelele vor porni la semnalul Directorului de cursă. Cele care nu au pornit la semnalul Directorului de cursă, pot porni după ce toate modelele au luat startul.
- 3.3.4. Pentru finale, startul se va da de pe o grilă format F1. Modelele vor fi plasate la intervale de 1.5m, pe 2 coloane. Primul pilot⁰ poate alege partea de pe care dorește să plece. Modelele vor fi plasate la 90° față de linia de start. Modelele care nu sunt în grilă la anunțul “10 secunde până la start” vor fi plasate în spatele grilei.
- 3.3.5. Start furat : după anunțul “10 secunde până la start”, roțile față calcă boxa de start ori linia de start – penalizare 10 secunde.

3.4. PROCEDURA DE RESTART

- 3.4.1. Directorul de cursă sau în absența sa, adjunctul său, pot cere un restart.
- 3.4.2. Dacă cursa este oprită înainte ca primul model să facă un tur complet, restartul se va da imediat după clarificarea motivului pentru care a fost oprită. Dacă cursa a fost oprită după ce primul model a făcut un tur complet, restartul se va da după o perioadă necesară reîncărcării acumulatorilor.

3.5. INSPECȚIA TEHNICĂ

- 3.5.1. Modelele trebuie prezentate la inspecția tehnică înainte fiecărei manse sau oricând la cererea Directorului de cursă, sara ca modelele să treacă pe la stand.
- 3.5.2. Modelele pot fi verificate în orice moment al competiției.

- 3.5.3. Echipamentul folosit pentru inspecția tehnică trebuie să fie accesibil și piloților.
- 3.6. **PODIUMUL DE PILOTAJ**
- 3.6.1. Lungimea podiumului trebuie să ofere minim 90cm pentru fiecare pilot. Înălțimea minimă este de 1.5m. Podiumul va fi amplasat la cel puțin 2.5m de marginea pistei, astfel încât să fie în poziție centrală.
- 3.6.2. Piloții trebuie să stea pe podium la pozițiile corespunzătoare cu numerele modelelor.
- 3.7. **RIDICĂTORI**
- 3.7.1. Doar piloții sau mecanicii lor pot și vor fi ridicători pentru seria următoare. La prima serie, ridicători vor fi piloții, mecanicii din ultima serie.
- 3.7.2. Neprezentarea pe postul de ridicător va aduce după sine pierderea celui mai bun timp al pilotului în cauză.
- 3.7.3. Organizatorul trebuie să asigure completarea posturilor de ridicători, dacă în manșa precedentă au fost mai puțini piloți.
- 3.7.4. Este responsabilitatea conducătorului de echipă să se asigure că piloții săi își îndeplinesc datoria de ridicători.
- 3.8. **SITUAȚIA DE PLOAIE ÎN CALIFICĂRI**
- 3.8.1. Se vor aplica prevederile stabilite în secțiunea 1/8 IC TRACK.

4. CARACTERISTICI TEHNICE

- 4.1. Modelele care participă la competiții off-road trebuie să fie reprezentări rezonabile ale modelelor originale pentru raliu, rally-cross sau curse în deșert.
- 4.2. Clase de modele off-road :
- 4.2.1. Sunt 2 clase de modele : 2wd și 4wd.
- 4.2.2. La Campionatele Naționale se vor alerga ambele clase. Un pilot poate participa la ambele clase.
- 4.3. Caroseria trebuie să fie o replică a unei mașini de competiție, în toate aspectele posibile.
- 4.4. Modelele cu cockpit deschis pot fi folosite numai dacă pilotul face dovada că sunt reprezentări ale unor modele reale.
- 4.5. O reprezentare a pilotului, constând din cel puțin cap, umeri și mâini, trebuie să fie prezentă la toate modelele cu cockpit deschis. Figura pilotului va purta o cască și va fi pictată realist.
- 4.6. Toate modelele trebuie să aibă numere de identificare, în cel puțin 3 locații, astfel încât să poată fi văzute de pe laterale și din față.
- 4.7. Nici un model nu va fi construit astfel încât să provoace vătămări persoanelor sau altor modele.
- 4.8. Lățimea totală a parașocului nu trebuie să depășească lățimea maximă a modelului, inclusiv roțile. El trebuie realizat dintr-un material elastic, ca plasticul sau cauciucul. Grosimea minimă a parașocului este de 2.50mm. Toate marginile sale trebuie să fie rotunjite.
- 4.9. Crampoanele nu pot fi realizate din material plastic tare. Este permisă modificarea construcției și a modelului de pe cauciuc. Nu se pot folosi

cauciucuri din burete. Nu se pot folosi alți aditivi în afară de apă, în interiorul sau la exteriorul cauciucului.

- 4.10. Toate pinioanele trebuie închise pentru a evita accidentările.
- 4.11. Diametrul total al roților (jantă + cauciuc) : maxim 90mm.
- 4.12. Dimensiuni generale ale modelului :
 - Lungime maximă totală 460mm
 - Lățime maximă totală 250mm
 - Înălțime maximă totală 200mm (măsurată cu suspensia total comprimată)
 - Greutate minimă 2wd 1,474kg
 - Greutate minimă 4wd 1,588kg
 - Dimensiuni maxime aripă deportantă
 - lungime 220mm
 - lățime 80mm
 - Dimensiuni max. laterale aripă deportantă
 - lungime 80mm
 - înălțime 80mm
- 4.13. Poate fi folosit orice tip de variator de turație care nu interferează cu sistemul de cronometrare, computere sau alte emițătoare. Variatorul de turație nu trebuie să iasă în afara caroseriei.
- 4.14. Nu este permisă folosirea sistemelor de direcție automată și controlul tracțiunii. Funcțiile direcției (mișcarea servomecanismului) și accelerației (curentul dat motorului) trebuie să fie influențate doar de emițător. În nici un caz ele nu pot fi influențate de accelerația sau de viteza modelului. Nu este permis nici un senzor sau alt dispozitiv electronic pe model. Nu este permisă folosirea unui sistem care să măsoare mișcarea sau accelerația modelului, conectat sau integrat la/în orice dispozitiv electronic de pe model (servomecanism, receptor, variator de turație, motor, acumulator).
- 4.15. Modelul nu poate emite nici un semnal cu excepția celui pentru sistemul de cronometrare. Pentru a impune respectarea acestei reguli, organizatorul are dreptul să verifice orice model, emițător sau componentă, pe toată durata competiției și chiar în timpul unei manșe.

5. ACUMULATORI

Se respecta regulile prezentate la cap 5

6. MOTOARE

Se respecta regulile prezentate la cap

SECȚIUNEA 5

Automodele BUGGY off-road cu motor termic 3.5cc - scara 1/8 ; Automodele off-road TRUGYY cu motor termic 3,5-4,6 cc - scara 1/8

1. FORMATUL CURSELOR

- 1.1. Manșele de calificări vor avea durata de 5 minute, subfinalele **sistem arborescent** de 20 minute, finala de 45 minute **pentru sportivii seniori si respectiv calificari de 5 minute, subfinale sistem arborescent de cate 10 minute și 1 cursă finală de 20 minute pentru sportivii juniori**, plus timpul necesar încheierii ultimului tur, de maxim 40 secunde.
- 1.2. Rezultatele calificărilor vor fi folosite pentru a determina poziția inițială în toate finalele, cu primii 6-10 piloți în finala A, următorii 6-10 în finala B... și așa mai departe.
- 1.3. Modelele care nu trec linia de start/sosire în timpul prescris, vor fi înregistrate cu numărul de tururi completat până în acel moment.
- 1.4. În timpul antrenamentelor controlate, piloții trebuie să fie pe podium cu emițătorul pornit, pentru verificarea interferențelor radio.
- 1.5. Organizatorul stabilește programul orar pentru toate cursele.
- 1.6. CALIFICĂRI
 - 1.6.1. Se organizează 5 manșe de calificări.
 - 1.6.2. Seriile vor avea minim 3 și maxim 10 piloți, preferabil fiind ca numărul de piloți să fie egal în toate seriile. Numarul pilotilor din cursele de calificare este stabilit in sedinta tehnica in functie de traseul pe care se alearga.
 - 1.6.3. În prima manșa de calificare, startul va fi tip grila in functie de rezultatele obtinute in antrenamentul cronometrat sau tinand cont de rezultatele anterioare obtinute de pilot, in (linie numai in cazul folosirii sistemelor de cronometrare manuale), următoarele fiind de pe grilă, conform clasamentelor succesive. Pentru manșele finale, startul se va da din grilă, de fiecare dată conform rezultatelor din calificări. Distanțele între pozițiile grilei de start vor fi de minim 2 metri. Intervalele de timp dintre 2 curse ale aceleiași serii (concurrent) vor fi de minimum 45 minute.
 - 1.6.4. Directorul de cursă va forma seriile pentru calificări.
 - 1.6.5. Cel mai bun rezultat din manșele de calificări al fiecărui pilot va determina poziția sa de start în manșele finale.
- 1.7. FINALE
 - 1.7.1. Se organizează subfinale si 1 manșă finală.
 - 1.7.2. La Campionatul Național vor fi 6-10 piloți în finală. Toți piloții vor alerga în subfinale..
 - 1.7.3. Modelele vor lua startul de pe o grilă format F1.
 - 1.7.4. Pilotul aflat pe prima poziție își poate alege locul pe grilă : în stânga sau în dreapta.
 - 1.7.5. Câștigătorul finalei va fi declarat „Campion”.

- 1.7.6 In urma clasamentului rezultat din calificari se distribuie concurentii pe doua ramuri A si B astfel: in subfinale se distribuie 7 piloti par / impar, din fiecare subfinala inferioara promoveaza primii 3 clasati pe fiecare arbore. In finala promoveaza primii 4 piloti din semifinalele A si B si urmasorii 2 cu rezultatele tehnice cele mai bune din ambele semifinale.
- 1.7.7. Motoarele primilor 3 clasati pot fi demontate pentru a se verifica respectarea cerintelor tehnice din regulament.

2. CARACTERISTICILE TRASEULUI

- 2.1. Caracteristici generale : conform Sectiunea 1.
- 2.2. Desenul traseului trebuie sa includa atat viraje pe stanga cat si pe dreapta si cel putin o linie dreapta.
- 2.3. Spiritul curselor off-road trebuie pastrat (nu sunt acceptate trasee de on-road modificate).
- 2.4. Pentru calificari, linia de start trebuie sa fie la cel putin 10m de urmatorul viraj, iar cea de sosire, la cel putin 8m de virajul anterior.
Pentru finale, linia de start trebuie amplasata pe linia dreapta a traseului. Ea trebuie sa fie accesibila fara a trece peste o alta parte a traseului.
- 2.5. Linia de start, de culoare alba sau galbena si latime minima 10cm, va acoperi toata latimea traseului si barierele sale. Pentru finale vor fi desenate boxe colorate.
- 2.6. Modelele trebuie impiedicate sa ajunga in alte portiuni ale traseului.

3. PROCEDURA DE CURSA

- 3.1 Aranjarea in serii si numerotarea modelelor sunt la alegerea organizatorului.
Pilotii trebuie sa stea pe podium in conformitate cu numarul modelului lor, iar mecanicii sa ramana la locul lor de pe linia boxelor.
- 3.2. Trebuie sa existe un decalaj de minim 10 minute intre finalul unei curse si inceputul urmatoarei.
De asemenea, trebuie sa existe un decalaj de minim 2 minute intre eliberarea emitatoarelor si startul cursei.
- 3.3. Un semnal audio va semnala 1 minut, respectiv 30 secunde pana la start.
- 3.4. De la 30 la 3 secunde inainte de start, modelele trebuie sa fie in grila de start, tinute de mecanici. Daca un model nu este in grila de start la semnalul de 10 secunde datorita unor probleme neprevazute, poate lua startul de la boxe dupa ce celelalte modele au luat oficial startul. Directorul de cursa va supraveghea abuzarea de aceasta facilitate.
- 3.5. De la 10 la 3 secunde inainte de start, se va face o numaratoare inversa, din secunda in secunda.
- 3.6. Cu 3 secunde inaintea startului modelele vor fi eliberate de mecanici, care se vor retrace 1 metru. Modelele trebuie sa ramana in grila de start, fara ca oricare parte a modelului sa atingă linia de start.

- 3.7. De la 3 secunde, numărătoarea inversă se oprește, iar semnalul de start va fi dat de starter după o perioadă de 3-5 secunde.
- 3.8. Semnalul oficial de start se va da cu o sirenă, acționată de starter. O dată cu acest semnal va porni și sistemul de cronometrare.
- 3.9. Startul furat (oricare parte a modelului atinge linia de start) va fi penalizat cu un „Stop&Go”. Timpul de staționare la „Stop&Go” va fi stabilit la ședința conducătorilor de echipe, dar nu poate depăși 10 secunde. Această penalizare este dată de starter sau de arbitrul cronometror și trebuie anunțată imediat după start. Penalizarea va fi marcată pe foile de arbitraj.
- 3.10. În nici un caz o cursă nu poate fi oprită datorită unui start furat.
- 3.11. Starterul poate întrerupe o cursă și cere un restart doar dacă consideră că nu a fost respectată procedura de start.
- 3.12. **START AMÂNAT**

Câtă vreme starterul nu a chemat modelele la linia de start, oricare participant din finale poate cere o amânare a startului de 10 minute pentru a-și repara modelul. Această amânare poate fi acordată o singură dată/etapa/clasa, numai în finală.

- pista este închisă, dacă amânarea a fost solicitată ca urmare unor probleme de interferență radio;
- pista este deschisă dacă amânarea a fost solicitată ca urmare a unor probleme mecanice;

Orice pilot care solicită amânarea startului va porni în cursă de pe poziția 7 (desenată pe grila de start) sau de la boxe, dacă nu poate ajunge pe grilă.

4. PROCEDURA DE START

- 4.1. Startul în finale se va da în sistem Le Mans sau Formula 1, în funcție de desenul traseului, dar cu pilotul mai rapid în fața celui mai lent.
- 4.2. Toate manșele de calificare și finalele sunt alergate în sistemul „timp + ultimul tur”. Durata manșelor de calificare este de 10 minute și a finalelor de 30 minute, plus timpul necesar încheierii ultimului tur, de maxim 40 secunde.
- 4.3. La sfârșitul timpului de cursă se va auzi un semnal sonor. Un model termină cursa când trece linia de start-sosire, după auzirea semnalului. Modelele trebuie să se întoarcă la boxe imediat după terminarea cursei și să nu deranjeze alte modele aflate încă în cursă.
- 4.4. În caz de neclaritate (modelul este pe linia de start-sosire la semnalul de încheiere), pilotul poate completa încă un tur. Dacă a terminat înainte sau după auzirea semnalului, acest lucru este decis de către arbitrul cronometror.
- 4.5. După întoarcerea la boxe, motorul trebuie oprit imediat, iar emițătorul închis și predat.

5. ORDINEA ÎN CALIFICĂRI ȘI FINALE

- 5.1. După ce toate seriile au alergat în calificări, se va întocmi un clasament, luând în considerare cel mai bun rezultat al fiecărui pilot.

- 5.2. În cazul în care doi sau mai mulți piloți au înregistrat în calificări exact același rezultat, departajarea se va face comparând cel de-al doilea rezultat al piloților aflați la egalitate.
- 5.3. În cazul în care doi sau mai mulți piloți au înregistrat în finală exact același rezultat, pilotul care a pornit în cursă cu număr mai mare este declarat mai rapid (ex : dacă nr. 2 și nr.5 au același rezultat, 5 va fi mai bine clasat).
- 5.4. După ce toate mașele de calificări și finalele au fost alergate, se întocmește clasamentul final, pe baza numărului de tururi și a timpilor înregistrați.

6. ÎNTRERUPEREA CURSEI

- 6.1. Dacă o cursă este întreruptă mai mult de 60 de minute din motive ce nu țin de organizare, arbitrii vor decide dacă cursa va continua sau este anulată
- 6.2. Dacă o manșă este întreruptă, întreaga manșă va fi alergată din nou.
- 6.3. Dacă întreruperea are loc în finală :
 - a. dacă s-au scurs mai puțin de 10 minute din cursă, rezultatele vor fi anulate, iar cursa se va relua, cu timpul complet. Modelele pot fi reparate înainte de start.
 - b. dacă s-au scurs mai mult de 10 minute din cursă, rezultatele până în acel moment vor fi păstrate. Noul start va fi dat pentru timpul rămas de alergat. Cele două rezultate vor fi adunate pentru întocmirea clasamentului. Dacă al doilea start nu poate fi dat, rezultatele din prima parte vor fi rezultatele finale.
 - c. dacă întreruperea are loc după ce s-a alergat mai mult 75% din cursă, rezultatele din momentul întreruperii vor fi rezultatele finale.
- 6.4. În momentul întreruperii cursei, modelele vor rămâne pe linia de start, sub controlul directorului de cursă. Pot fi oprite motoarele și închise aparaturile radio. Nu sunt permise reparații sau schimbarea cauciucurilor. Orice pilot care încalcă această regulă va fi descalificat imediat.

7. PROCEDURA DE CONCURS ÎN CAZ DE PLOAIE

- 7.1. Se vor aplica prevederile menționate în secțiunea 1/8 IC Track.

8. CARACTERISTICI TEHNICE

- 8.1. Modelele care participă la competiții off-road trebuie să fie reprezentări rezonabile ale modelelor originale pentru raliu, rally-cross sau curse în deșert. Pentru clasa TRUGGY modelele trebuie să fie reprezentări rezonabile ale modelelor la scara reală care participă în competiții off-road, altele decât cele pentru raliu, rally-cross sau curse în deșert.
- 8.2. Modelele cu cockpit deschis pot fi folosite numai dacă pilotul face dovada că sunt reprezentări ale unor modele reale.

- 8.3. O reprezentare a pilotului, constând din cel puțin cap, umeri și mâini, trebuie să fie prezentă la toate modelele cu cockpit deschis. Figura pilotului va purta o cască și va fi pictată realist.
- 8.4. Toate modelele trebuie să aibă numere de identificare, în cel puțin 3 locații, astfel încât să poată fi văzute de pe laterale și din față.
- 8.5. Nici un model nu va fi construit astfel încât să provoace vătămări persoanelor sau altor modele.
- 8.6. Lățimea totală a parașocului nu trebuie să depășească lățimea maximă a modelului, inclusiv roțile. El trebuie realizat dintr-un material elastic, ca plasticul sau cauciucul. Grosimea minimă a parașocului este de 2.50mm. Toate marginile sale trebuie să fie rotunjite.
- 8.7. Crampoanele nu pot fi realizate din material plastic tare. Este permisă modificarea construcției și a modelului de pe cauciuc. Nu se pot folosi cauciucuri din burete. Nu se pot folosi alți aditivi în afară de apă, în interiorul sau la exteriorul cauciucului.
- 8.8. Toate pinioanele trebuie închise pentru a evita accidentările.
- 8.9. DIMENSIUNI GENERALE
- 8.9.1. Dimensiuni generale pentru clasa 1/8 IC Buggy:
Lungime totală 730mm maxim
Lățime totală 310mm maxim
Ampatament 270 – 330mm
Înălțime totală 250mm (măsurat de la sol, inclusiv roll-bar-ul, cu suspensie comprimată ; această măsurătoare nu va ține cont de antena radio).
Greutate minimă : 3 Kg.
- 8.9.2. Dimensiuni generale pentru clasa TRUGGY:
Lungime totală 730 mm maxim
Lățime totală 500 mm maxim
Înălțime totală 300 mm (măsurat de la sol, inclusiv roll-bar-ul, cu suspensie comprimată ; această măsurătoare nu va ține cont de antena radio).
Lățime cauciucuri 50 mm minim
Diametru exterior cauciucuri 90 mm minim
- 8.10. Verificarea greutății va fi făcută cu un cântar electronic, înainte de startul unei calificări/finale, sau la sfârșit, sau și la început și la sfârșit.
Dacă greutatea unui model este sub limită, pilotul respectiv va fi descalificat din manșa respectivă (calificare, finală)
- 8.11. Nu este permis controlul radio al pilotului asupra altor funcții în afara direcției și a accelerației/frânei. Nu este permisă existența pe model a oricăror altor echipamente electronice în afara celor pentru controlul radio al modelului.
- 8.12. Diametrul total al roții trebuie să aibă valori între 75 și 120mm.(Se aplică numai pentru 1/8 IC Buggy)
- 8.13. Motorul poate avea capacitatea maximă de 3,50 cc pentru clasa 1/8 IC Buggy, iar pentru TRUGGY poate avea capacitatea cuprinsă între 2.5 cc – 4.6 cc.
- 8.14. Rezervorul de combustibil, inclusiv filtrele și tubulatura până la carburator, poate avea o capacitate de maxim 125ml. Nu sunt permise inserții libere în rezervor.

- 8.15. Toate modelele trebuie dotate cu un ambreiaj și cu o frână, capabile să oprească modelul și să îl țină staționar, cu motorul mergând.
- 8.16. Fiecare motor trebuie echipat cu un sistem de evacuare, pentru a reduce nivelul zgomotului generat de model. Fiecare model în parte nu trebuie să producă un nivel de zgomot mai mare de 83dB, măsurat la 10 metri distanță și 1 metru înălțime.
- 8.17. Cauciucurile trebuie să fie negre, cu excepția detaliilor de pe lateral.
- 8.18. Aripa deportantă
Modelul poate fi echipat cu o aripă deportantă, care va avea următoarele caracteristici :
Lățime maximă 217mm
Lungime 77mm
- 8.19. În caroserie, pot fi făcute decupări pentru accesul la filtre, întrerupător sau reglajele motorului. De asemenea, poate fi decupată o porțiune de 1/3 din parbriz pentru răcirea motorului, dar numai în cazul în care această decupare nu a fost deja făcută pentru a permite accesul la rezervor
- 8.20. Modelele Truggy nu pot alerga la clasa buggy și nici modelele buggy nu pot alerga la clasa truggy.

9. INSPECȚIA TEHNICĂ

- 9.1. Înainte de începerea competiției și înainte de fiecare mers, modelele vor fi verificate. Pe toată durata curselor, modelele pot fi aleator verificate, fiind controlate :
- greutatea ;
 - eșapamentul ;
 - caroseria și aripa deportantă ;
 - motorul
- Dupa verificare modelele nu pot fi duse la start, ele ajungand direct in grila de start. Incalcarea acestei reguli duce la descalificarea concurentului din mersul respectiv.
- Aceste verificări se vor face și primelor 4 modele, după finală.
- 9.2. Combustibilul poate conține doar metanol, ulei/lubrifianț și nitrometan. Greutatea specifică a amestecului nu poate fi mai mare de 0.91. Bazat pe densitatea normală a uleiului, această cifră dă un maxim de 25% nitrometan. Verificarea combustibilului se va face cu un dispozitiv Nitromax25.
- 9.3. Este responsabilitatea fiecărui pilot să aibă un model regulamentar ori de câte ori se află pe pistă. Este responsabilitatea organizatorului să verifice că modelele respectă regulamentul pe toată durata unei competiții.
Dacă un model este găsit că depășește dimensiunile maxime admise imediat după o mersă, pilotul nu va fi descalificat dacă aceste abateri sunt cauzate de stricăciunile suferite în timpul cursei

10. PENALIZĂRI

- 10.1. Arbitrii trebuie să dea un steag albastru verbal piloților mai lenți sau piloților care nu se mai află în același tur cu piloții care îi prind din urmă, pentru a-i obliga să se lase depășiți. Această atenționare este : *“Atenție pilot (nume)”*
- 10.2. Nerespectarea acestei atenționări va duce la o avertizare oficială, iar pilotul trebuie să efectueze un „Stop&Go” de 10 secunde. În timpul acestei opriri, arbitrul va administra avertizarea oficială direct pilotului. Dacă nu există posibilitatea chemării unui pilot pentru „Stop&Go”, arbitrul și/sau directorul de cursă va anunța o penalizare de 10 secunde.
- 10.3. Orice pilot care primește 2 (două) avertizări oficiale va fi imediat descalificat din cursa respectivă. După 3 (trei) avertizări, pilotul va fi exclus definitiv din concurs.
- 10.4. Așteptarea deliberată a altor modele va fi penalizată cu un „Stop&Go”. Directorul de cursă va anunța pilotul că comportamentul său a fost observat și că trebuie să alerge normal. Dacă pilotul nu se conformează, va fi descalificat imediat. Dacă nu există posibilitatea chemării unui pilot pentru „Stop&Go”, arbitrul și/sau directorul de cursă va anunța o penalizare de 10 secunde.
- 10.5. Obstrucționarea deliberată a altor modele în încercarea de a influența rezultatul unei curse va duce la descalificarea imediată.

Date tehnice de ordin general pentru automodelele introduse in campionatul national incepand cu anul 2012

Clasele: 1/10 2WD GT 200MM, 1/10 SHORT COURSE, 1/28 2WD/4WD:

1/10 2WD GT 200MM:

ECARTAMENT 190-200MM

AMPATAMENT 252-258MM

GREUTATE TIPIC 950-1100G ECHIPATA

TRACTIUNE SPATE, PUNTE RIGIDA SPATE

1/10 SHORT COURSE:

ECARTAMENT 290-310MM

AMPATAMENT 320-330MM

GREUTATE TIPIC 2700-3000G ECHIPATA

TRACTIUNE INTEGRALA 4WD SAU PUNTEA SPATE

1/28 2WD/4WD:

ECARTAMENT MAX 76MM

AMPATAMENT MAX 106MM

GREUTATE TIPIC 140G ECHIPATA

MOTOR CLASA 130

ROBILE DIN MICROPOROS NU SUNT PERMISE

TRACTIUNE INTEGRALA 4WD SAU PUNTEA SPATE